



REPUBLICA ARGENTINA

DIARIO DE SESIONES

CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

19ª REUNION – 9ª SESION ORDINARIA
(ESPECIAL)

AGOSTO 21 DE 2008

PERIODO 126º

Presidencia de los señores diputados

Eduardo A. Fellner,
Patricia Vaca Narvaja
y **Liliana A. Bayonzo**

Secretarios:

Doctor **Enrique R. Hidalgo,**
doctor **Ricardo J. Vázquez**
y don **Jorge A. Ocampos**

Prosecretarios:

Doña **Marta A. Luchetta,**
doctor **Andrés D. Eleit**
e ingeniero **Eduardo Santín**



DIPUTADOS PRESENTES:

ACOSTA, María Julia
 ACUÑA KUNZ, Juan Erwin Bolívar
 ACUÑA, Hugo Rodolfo
 AGOSTO, Walter Alfredo
 AGUAD, Oscar Raúl
 AGUIRRE DE SORIA, Hilda Clelia
 ALBARRACÍN, Jorge Luis
 ALBRISI, César Alfredo
 ALCUAZ, Horacio Alberto
 ALFARO, Germán Enrique
 ALVAREZ, Juan José
 ALVARO, Héctor Jorge
 AMENTA, Marcelo Eduardo
 ARBO, José Ameghino
 ARDID, Mario Rolando
 ARETA, María Josefa
 ARGÜELLO, Octavio
 ARRIAGA, Julio Esteban
 AUGSBURGER, Silvia
 AZCOITI, Pedro José
 BALADRÓN, Manuel Justo
 BALDATA, Griselda Ángela
 BARRIONUEVO, José Luis
 BARRIOS, Miguel Ángel
 BASTEIRO, Sergio Ariel
 BAYONZO, Liliana Amelia
 BEDANO, Nora Esther
 BELOUS, Nélide
 BENAS, Verónica Claudia
 BERNAZZA, Claudia Alicia
 BERRAUTE, Ana
 BERTOL, Paula María
 BERTONE, Rosana Andrea
 BEVERAGGI, Margarita Beatriz
 BIANCHI SILVESTRE, Marcela A.
 BIANCHI, Ivana María
 BIANCO, Lía Fabiola
 BIDEGAIN, Gloria
 BISUTTI, Delia Beatriz
 BONASSO, Miguel Luis
 BRILLO, José Ricardo
 BRUE, Daniel Agustín
 BULLRICH, Esteban José
 BULLRICH, Patricia
 BURZACO, Eugenio
 CALCHAQUI, Mariel
 CALZA, Nelio Higinio
 CAMAÑO, Dante Alberto
 CAMAÑO, Graciela
 CANELA, Susana Mercedes
 CANTERO GUTIÉRREZ, Alberto
 CARCA, Elisa Beatriz
 CARLOTTO, Remo Gerardo
 CARMONA, María Araceli
 CASELLES, Graciela María
 CEJAS, Jorge Alberto
 CÉSAR, Nora Noemí
 CHIQUICHANO, Rosa Laudelina
 CIGOGNA, Luis Francisco Jorge
 COLLANTES, Genaro Aurelio
 COMELLI, Alicia Marcela
 CONTI, Diana Beatriz
 CÓRDOBA, José Manuel
 CÓRDOBA, Stella Maris
 CORTINA, Roy
 COSCIA, Jorge Edmundo
 CREMER de BUSTI, María Cristina
 CUCCOVILLO, Ricardo Oscar
 CUSINATO, Gustavo
 DAHER, Zulema Beatriz
 DALLA FONTANA, Ariel Raúl Armando
 DAMILANO GRIVARELLO, Viviana M.
 DATO, Alfredo Carlos
 De la ROSA, María Graciela
 DE MARCHI, Omar Bruno
 DE NARVÁEZ, Francisco
 DEL CAMPILLO, Héctor Eduardo
 DEPETRI, Edgardo Fernando

DI TULLIO, Juliana
 DÍAZ BANCALARI, José María
 DÍAZ ROIG, Juan Carlos
 DÍAZ, Susana Eladia
 DIEZ, María Inés
 DONDA PEREZ, Victoria Analía
 DOVENA, Miguel Dante
 ERRO, Norberto Pedro
 FADEL, Patricia Susana
 FEIN, Mónica Hayde
 FELLNER, Eduardo Alfredo
 FERNÁNDEZ BASUALDO, Luis María
 FERNÁNDEZ, Marcelo Omar
 FERRÁ de BARTOL, Margarita
 FERRO, Francisco José
 FIOLE, Paulina Esther
 FLORES, Héctor
 GALANTINI, Eduardo Leonel
 GALVALISI, Luis Alberto
 GARCÍA DE MORENO, Eva
 GARCÍA HAMILTON, José Ignacio
 GARCÍA MÉNDEZ, Emilio Arturo
 GARCÍA, Irma Adriana
 GARCÍA, María Teresa
 GARCÍA, Susana Rosa
 GARDELLA, Patricia Susana
 GENEM, Amanda Susana
 GEREZ, Elda Ramona
 GIANNETTASIO, Graciela María
 GIL LOZANO, Claudia Fernanda
 GINZBURG, Nora Raquel
 GIOJA, Juan Carlos
 GIUBERGIA, Miguel Ángel
 GIUDICI, Silvana Myriam
 GODOY, Ruperto Eduardo
 GONZÁLEZ, Juan Dante
 GONZÁLEZ, María América
 GONZÁLEZ, Nancy Susana
 GORBACZ, Leonardo Ariel
 GRIBAUDO, Christian Alejandro
 GULLO, Juan Carlos Dante
 GUTIÉRREZ, Graciela Beatriz
 HALAK, Beatriz Susana
 HEREDIA, Arturo Miguel
 HERRERA, Alberto
 HERRERA, Griselda Noemí
 HERRERA, José Alberto
 HOTTON, Cynthia Liliana
 IBARRA, Vilma Lidia
 IGLESIAS, Fernando Adolfo
 ILARREGUI, Luis Alfredo
 IRRAZÁBAL, Juan Manuel
 ITURRIETA, Miguel Alfredo
 KAKUBUR, Emilio
 KATZ, Daniel
 KENNY, Eduardo Enrique Federico
 KORENFELD, Beatriz Liliana
 KRONEBERGER, Daniel Ricardo
 KUNKEL, Carlos Miguel
 LANCETA, Rubén Orfel
 LANDAU, Jorge Alberto
 LEDESMA, Julio Rubén
 LEGUIZAMÓN, María Laura
 LEMOS, Silvia Beatriz
 LENZ, María Beatriz
 LEVERBERG, Stella Maris
 LINARES, María Virginia
 LLANOS, Edith Olga
 LLERA, Timoteo
 LÓPEZ, Ernesto Segundo
 LÓPEZ, Rafael Ángel
 LORENZO BOROCOTÓ, Eduardo
 LOZANO, Claudio Raúl
 LUNA de MARCOS, Ana Zulema
 LUSQUÍNOS, Luis Bernardo
 MACALUSE, Eduardo Gabriel
 MARCONATO, Gustavo Ángel
 MARINO, Adriana del Carmen
 MARTIARENA, Mario Humberto

MARTÍN, María Elena
 MARTÍNEZ GARBINO, Emilio Raúl
 MARTÍNEZ ODDONE, Heriberto Agustín
 MASSEI, Oscar Ermelindo
 MERCHAN, Paula Cecilia
 MERLO, Mario Raúl
 MOISÉS, María Carolina
 MONTERO, Laura Gisela
 MONTOYA, Jorge Luciano
 MORÁN, Juan Carlos
 MORANDINI, Norma Elena
 MORANTE, Antonio Arnaldo María
 MOREJÓN, Manuel Amor
 MORENO, Carlos Julio
 MORGADO, Claudio Marcelo
 MORINI, Pedro Juan
 MÜLLER, Mabel Hilda
 NAÍM, Lidia Lucía
 NIEVA, Alejandro Mario
 OBEID, Jorge Alberto
 OBIGLIO, Julián Martín
 OLIVA, Cristian Rodolfo
 OSORIO, Marta Lucía
 PAIS, Juan Mario
 PAREDES URQUIZA, Alberto Nicolás
 PAROLI, Raúl Omar
 PASINI, Ariel Osvaldo Eloy
 PASTORIZA, Eduardo Antonio
 PASTORIZA, Mirta Ameliana
 PERALTA, Fabián Francisco
 PEREYRA, Guillermo Antonio
 PÉREZ, Adrián
 PÉREZ, Jorge Raúl
 PERIÉ, Hugo Rubén
 PERIÉ, Julio Argentino
 PETIT, María de los Ángeles
 PINEDO, Federico
 POGGI, Claudio Javier
 PORTO, Héctor Norberto
 PRIETO, Hugo Nelson
 PUIGGRÓS, Adriana Victoria
 QUIROZ, Elsa Siria
 RAIMUNDI, Carlos Alberto
 RECALDE, Héctor Pedro
 REJAL, Jesús Fernando
 REYES, María Fernanda
 RICO, María del Carmen Cecilia
 RIOBOO, Sandra Adriana
 RODRÍGUEZ, Evaristo Arturo
 RODRÍGUEZ, Marcela Virginia
 ROJKÉS DE ALPEROVICH, Beatriz Liliana
 ROLDÁN, José María
 ROMÁN, Carmen
 ROSSI, Agustín Oscar
 ROSSI, Alejandro Luis
 ROSSI, Cipriana Lorena
 RUIZ, Ramón
 SALIM, Juan Arturo
 SALUM, Osvaldo Rubén
 SÁNCHEZ, Fernando
 SANTANDER, Mario Armando
 SARGHINI, Jorge Emilio
 SATRAGNO, Lidia Elsa
 SCALES, Juan Carlos
 SCIUTTO, Rubén Darío
 SEGARRA, Adela Rosa
 SEREBRINSKY, Gustavo Eduardo
 SESMA, Laura Judith
 SLUGA, Juan Carlos
 SNOPEK, Carlos Daniel
 SOLÁ, Felipe Carlos
 SOLANAS, Raúl Patricio
 SOTO, Gladys Beatriz
 SPÁTOLA, Paola Rosana
 STORNI, Silvia
 SYLVESTRE BEGNIS, Juan Héctor
 THOMAS, Enrique Luis

TOMAZ, Adriana Elisa TORFE, Mónica Liliana TORRONTegUI, María Angélica URLICH, Carlos VACANARVAJA, Patricia VARGAS AIGNASSE, Gerónimo VARISCO, Sergio Fausto VÁZQUEZ de TABERNISE, Silvia B. VEGA, Juan Carlos VELARDE, Marta Sylvia	VIALE, Lisandro Alfredo VILARIÑO, José Antonio VILLAVErDE, Jorge Antonio WEST, Mariano Federico ZANCADA, Pablo Ventura ZAVALLo, Gustavo Marcelo AUSENTES, CON LICENCIA: DELICH, Francisco José LÓPEZ ARIAS, Marcelo Eduardo	AUSENTE, EN MISIÓN OFICIAL: FABRIS, Luciano Rafael AUSENTES, CON LICENCIA PENDIENTE DE APROBACIÓN DE LA HONORABLE CAMARA: BARAGIOLA, Vilma Rosana AUSENTES, CON AVISO: CUEVAS, Hugo Oscar PORTELA, Agustín Alberto
---	---	--

La referencia acerca del distrito, bloque y período del mandato de cada señor diputado puede consultarse en el diario de sesiones correspondiente a la sesión preparatoria (32ª reunión, período 125º) de fecha 5 de diciembre de 2007.

SUMARIO

1. **Izamiento de la bandera nacional.** (Pág. 3.)
2. **Convocatoria a sesión especial.** (Pág. 3.)
3. **Consideración** de los dictámenes de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. (18-P.E.-2008). (Pág. 4.)
4. **Moción de orden** de la señora diputada Fadel de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento a efectos de rendir un homenaje a la memoria de la ex diputada nacional, doctora María Leila Chaya. Se aprueba. (Página 99.)
5. **Homenaje:**
 - I. A la memoria de la ex diputada nacional, doctora María Leila Chaya. (Pág. 99.)
6. **Continuación** de la consideración del asunto al que se refiere el número 3 de este sumario. Se sanciona con modificaciones. (Pág. 100.)
7. **Apéndice:**
 - A. **Sanciones de la Honorable Cámara.** (Pág. 148.)
 - B. **Inserciones** solicitadas por los señores diputados:
 1. **Basteiro.** (Pág. 149.)
 2. **Bayonzo.** (Pág. 151.)
 3. **Beveraggi.** (Pág. 152.)
 4. **Caselles.** (Pág. 154.)
 5. **Díaz Bancalari.** (Pág. 155.)
 6. **Fadel.** (Pág. 156.)
 7. **Galvalisi.** (Pág. 157.)
 8. **Gioja.** (Pág. 207.)
 9. **Marino.** (Pág. 208.)

10. **Osorio.** (Pág. 210.)
11. **Solanas.** (Pág. 210.)
12. **Torrontegui.** (Pág. 212.)
13. **West.** (Pág. 213.)

C. Asistencia de los señores diputados a las reuniones de comisiones (junio de 2008). (Pág. 217.)

—En Buenos Aires, a los veintinueve días del mes de agosto de 2008, a la hora 12 y 29:

1

IZAMIENTO DE LA BANDERA NACIONAL

Sr. Presidente (Fellner). — Con la presencia de 131 señores diputados queda abierta la sesión especial, conforme al requerimiento efectuado por varios señores diputados en número reglamentario.

Invito a la señora diputada nacional por el distrito electoral de Neuquén, doña Alicia Marcela Comelli, a izar la bandera nacional en el mástil del recinto.

—Puestos de pie los señores diputados y el público asistente a las galerías, la señora diputada doña Alicia Marcela Comelli procede a izar la bandera nacional en el mástil del recinto. (*Aplausos.*)

2

CONVOCATORIA A SESIÓN ESPECIAL

Sr. Presidente (Fellner). — Por Secretaría se dará lectura a al pedido formulado por varios señores diputados en número reglamentario y a la resolución de la Presidencia por la cual se convoca a la presente sesión especial.

Sr. Secretario (Hidalgo). — Dice así:

Buenos Aires, 20 de agosto de 2008.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Eduardo A. Fellner.

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos al señor presidente a fin de solicitarle que, en los términos de los artículos 35 y 36 del Reglamento de esta Honorable Cámara, convoque a sesión especial para el día jueves 21 de agosto a las 10 y 30, con el objeto de considerar el proyecto de ley por el cual se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S. A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S. A. (expediente 18-P.E.-08).

Sin otro motivo saludamos a usted muy atentamente.

Agustín A. Rossi. – Carlos J. Moreno. – Patricia S. Fadel. – Alejandro L. Rossi. – Patricia Vaca Narvaja. – Gerónimo Vargas Aignasse. – Mariano F. West. – José H. Díaz Bancalari. – Graciela H. Giannettasio. – Héctor P. Recalde. – Luis A. Ilarregui. – Osvaldo R. Salum.

Buenos Aires, 20 de agosto de 2008.

VISTO la presentación efectuada por el señor diputado Agustín Rossi y otros señores diputados por la que se convoca a la realización de una sesión especial para el día 21 de agosto de 2008 a las 10 y 30, a fin de considerar el proyecto de ley 18-P.E.-08, y

CONSIDERANDO los artículos 35 y 36 del Reglamento de la Honorable Cámara

El presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Artículo 1º – Citar a los señores diputados a la realización de una sesión especial para el día 21 de agosto de 2008 a las 10 y 30, a fin de considerar el proyecto de ley por el cual se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur (18-P.E.-08).

Art. 2º – Comuníquese y archívese.

Eduardo A. Fellner.

Sr. Presidente (Fellner). – Corresponde que la Honorable Cámara resuelva si considera el proyecto referido en la convocatoria a sesión especial.

–Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda aprobada la consideración del asunto para la cual fue convocada la Honorable Cámara.

3

RESCATE DE LAS EMPRESAS AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. Y AUSTRAL LINEAS AEREAS CIELOS DEL SUR S.A.

(Orden del Día N° 591)

I

Dictamen de mayoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el cual se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1º – Para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina, se dispone por esta ley el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S. A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S. A. por compra de sus acciones societarias.

Art. 2º – El Tribunal de Tasaciones de la Nación deberá realizar las valuaciones correspondientes a las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. a los fines contemplados en el artículo 1º de la presente ley.

La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el artículo 14 de la ley 23.696 vigilará que aquellas valuaciones contemplen la real situación patrimonial de las empresas y se ajusten a criterios técnicos acordes al tipo de actividad que desempeñan.

Art. 3º – El precio que se establezca deberá someterse a la aprobación del Honorable Congreso de la Nación.

Art. 4º – Autorízase la cesión a los empleados de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. por hasta un máximo del diez por ciento (10 %) del paquete accionario de las respectivas empresas, de conformidad con el Programa de Propiedad Participada.

Art. 5º – El Poder Ejecutivo nacional podrá instrumentar los mecanismos necesarios a los fines de cubrir las necesidades financieras derivadas de los déficit operativos de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. hasta el 31 (treinta y uno) de diciembre de 2008, debiendo realizar las adecuaciones presupuestarias correspondientes, e informando sobre dichas transferencias a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones.

Art. 6° – El monto de las asistencias financieras realizadas y a realizarse por el Poder Ejecutivo nacional con la finalidad de atender lo dispuesto en el artículo anterior podrán instrumentarse como aportes de capital y/o como créditos a favor del Estado nacional, debiendo realizarse las adecuaciones presupuestarias correspondientes.

Art. 7° – La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el artículo 14 de la ley 23.696 ejercerá las funciones previstas en la referida norma y a tal fin se le remitirán informes de las acciones que se lleven a cabo.

Art. 8° – Para garantizar la transparencia de los procedimientos de manera de facilitar el análisis, la evaluación y el control de la correcta instrumentación de la presente ley podrá requerirse a tal efecto la intervención de la Auditoría General de la Nación y solicitarse informes a cualquier otro organismo dependiente del Estado nacional.

Art. 9° – La presente ley entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 10. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Zulema B. Daher. – Walter A. Agosto. – Ramón Ruiz. – Manuel A. Morejón. – Héctor J. Alvaro. – María J. Acosta. – Germán E. Alfaro. – Octavio Argüello. – Sergio A. Basteiro. – Rosana A. Bertone. – Silvestre M Bianchi. – Lía F. Bianco. – José R. Brillo. – Alberto Cantero Gutiérrez. – María A. Carmona. – Jorge A. Cejas. – Luis F. J. Cigogna. – María C. Cremer de Busti. – María G. De la Rosa. – Miguel D. Dovená. – Norberto P. Erro. – Patricia S. Fadel. – Basualdo L. Fernández. – Irma A. García. – Juan C. Gioja. – Juan C. Gullo. – Alberto Herrera. – Griselda N. Herrera. – Miguel A. Iturrieta. – Beatriz L. Korenfeld. – Jorge A. Londau. – Gustavo A. Marconato. – Carlos J. Moreno. – Juan M. Pais. – Guillermo A. Pereyra. – Jorge R. Pérez. – Beatriz L. Rojkés de Alperovich. – Alejandro L. Rossi. – Juan A. Salim. – Rubén D. Sciutto. – Carlos D. Snopek. – Patricia Vaca Narvaja. – Jerónimo Vargas Aignasse. – Mariano F. West.

Disidencias parciales:

Claudio R. Lozano. – Lidia L. Naím. – Carlos Raimundi.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuestos y Hacienda han considerado el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo y luego de su es-

tudio resuelven modificar algunos de sus aspectos y despacharlo favorablemente.

Zulema B. Daher.

II

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuestos y Hacienda han considerado el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el cual se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° – Rechácese el acta acuerdo suscrita entre el secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y el Grupo Interinvest S.A. de fecha 17 de julio de 2008 y refrendada por el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios por el Estado nacional y por los señores Gerardo Díaz Ferran y Gonzalo Pascual, como accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., con fecha 21 de julio de 2008. Asimismo, rechácese el acuerdo marco suscrito el 15 de mayo de 2008, entre la propiedad del Grupo Air-Comet Interinvest y el Estado de la Nación Argentina, en relación con la viabilidad de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

Art. 2° – Establecer un plazo de 30 días para que el Poder Ejecutivo presente a consideración de este Honorable Congreso de la Nación un plan integral de saneamiento de la actividad aerocomercial, que deberá contemplar un plan estratégico de conectividad nacional e internacional.

Art. 3° – Establecer el mismo plazo para que, en el marco del plan referido anteriormente, se presente a consideración de este Honorable Congreso la constitución de una nueva sociedad con el objeto de prestar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, con su estatuto y plan de negocios integral. La misma deberá contener:

- a) La participación de los empleados a través del programa de propiedad participada;
- b) Que los trabajadores que al momento de la entrada en vigencia de la presente ley revisiten en la nómina de empleados de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. deben ser incorporados a la nueva empresa, respetando la función, salario y antigüedad en cada caso.

Art. 4º – Hasta tanto la nueva empresa a la que se refiere el artículo 3º entre en funciones, el Poder Ejecutivo nacional realizará las gestiones necesarias para evitar la interrupción del servicio brindado por las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Cielos del Sur S.A (Austral).

Art. 5º – Durante el período de transición establecido en el artículo 4º de la presente ley asígnese a la partida 5.1.9 –Transferencias a Empresas Privadas, del Programa 60– hasta la suma de cien (100) millones de pesos por mes, los que serán detráidos de los montos recaudados en exceso con relación a lo aprobado en el presupuesto de la administración pública nacional para el ejercicio 2008, ley 26.337.

Art. 6º – La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el artículo 14 de la ley 23.696 ejercerá las funciones previstas en la referida norma, priorizando el análisis sobre la evolución de la situación patrimonial y financiera de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., las responsabilidades del grupo accionista mayoritario, las responsabilidades de los directores del Estado nacional y las responsabilidades de los órganos de control del servicio aerocomercial concesionado, hasta la sanción de la presente ley.

Art. 7º – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 20 de agosto de 2008.

Miguel A. Giubergia. – Alejandro M. Nieva. – Claudio J. Poggi. – Esteban J. Bullrich. – Gustavo Cusinato. – Omar B. De Marchi. – Heriberto A. Martínez Oddone. – Mario R. Merlo. – Adrián Pérez. – Elsa S. Quiroz.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuestos y Hacienda, al considerar el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, cree necesario formular las siguientes observaciones.

La presente iniciativa tiene por objeto proponer una solución a la crisis de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., alternativa a la propuesta enviada por el gobierno nacional mediante su mensaje 1.201, proyecto 18-P.E.-08.

Desde los bloques firmantes compartimos la necesidad de garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, carga y correo en el ámbito de la República Argentina.

Estamos de acuerdo en que es imperioso que el Estado nacional reasuma la gestión y operación del servicio público de transporte aerocomercial prestado por las empresas precitadas.

Entendemos la necesidad de garantizar la continuidad de la fuente de trabajo de los empleados de las

empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., garantizando, en cada caso, la universalidad de derechos adquiridos.

No estamos de acuerdo en que el Estado nacional deba afrontar con recursos públicos, del pueblo argentino, el elevado endeudamiento de las empresas privadas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., los juicios pendientes y los que se pudieran producir en el futuro.

Los propios fundamentos del proyecto oficial revelan un irregular comportamiento empresario, sumado a un deficiente control por parte del Estado.

Pese a las irregularidades mencionadas, el Estado nacional no sólo mantuvo en cabeza de Aerolíneas Argentinas S.A. la concesión de las rutas aeronáuticas, sino que renovó y prorrogó la concesión, aprobó balances previamente impugnados y desistió de las acciones judiciales.

A lo largo de los fundamentos expresados por el Poder Ejecutivo en su proyecto, se citan numerosos incumplimientos de parte de los accionistas Air Comet-Interinvest, pero ninguna sanción, ninguna llamada de atención, ninguna acción por parte del Estado nacional tendiente a obtener el cumplimiento de las obligaciones asumidas por la parte empresaria.

En los fundamentos el Poder Ejecutivo expresa que “la grave situación empresaria fue motivada por la deficiente gestión operativa realizada desde el año 2001 por el Grupo Marsans S.A. [...] la cual generó un déficit mensual operativo constante, el que lejos de resolver la situación patrimonial de la empresa provocó un significativo incremento del pasivo posconcurzal, encontrándose en la actualidad nuevamente en estado de cesación de pago...”.

Las irregularidades en el manejo que denuncia en sus fundamentos el Poder Ejecutivo revelan las propias omisiones en que ha incurrido el gobierno nacional en el control, sanción y seguimiento del manejo empresario privado.

El Estado nacional ha obviado tomar medidas, pese a los siguientes incumplimientos empresarios:

- Falta de denuncia de los responsables operativos.
- Faltas a los deberes de información a la Secretaría de Transporte.
- Sobreventa de pasajes.
- Maniobras comerciales tendientes a confundir los patrimonios de Aerolíneas Argentinas y Austral.
- Falta de cumplimiento de las condiciones de explotación de las rutas aerocomerciales.
- Incumplimiento de las capacidades técnicas exigidas por el Código Aeronáutico.
- Incumplimiento en la realización de inversiones, incorporación de aeronaves y aumento de vuelos regulares.

Para un tratamiento serio de la iniciativa propuesta por el Poder Ejecutivo nacional, es primordial co-

nocer *ex ante* el real, el verdadero impacto que la medida –tal como ha venido desde el gobierno nacional– tendrá sobre el erario.

El proyecto venido del Poder Ejecutivo nacional carece de información completa y plena que permita evaluar la oportunidad, mérito y conveniencia del rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. por compra de sus respectivas acciones.

No contamos con un informe de situación que permita conocer la totalidad de los activos materiales de las empresas. Se desconocen el estado de funcionamiento y los servicios necesarios para el funcionamiento de los bienes de uso en general.

No existe al momento documentación real que informe sobre los bienes inmuebles situados en el país y en el extranjero; sobre las aeronaves, los motores; sobre los vehículos automotores, los bienes de cambio, de consumo.

Por ello, nuestra propuesta tiene como ejes centrales:

- Rechazar el acta acuerdo suscrita entre el gobierno nacional y el grupo empresario.
- Garantizar el servicio público aerocomercial.
- Facultar al Poder Ejecutivo nacional a:
 - Explotar el servicio público por medio de una nueva empresa con participación de los empleados a través del Programa de Propiedad Participada.
 - Absorber la planta de trabajadores.

Por todas las consideraciones expuestas, fundamos el presente dictamen.

Miguel A. Giubergia. – Alejandro M. Nieva. – Claudio J. Poggi. – Esteban J. Bullrich. – Gustavo Cusinato. – Omar B. De Marchi. – Heriberto A. Martínez Oddone. – Mario R. Merlo. – Adrián Pérez. – Elsa S. Quiroz.

III

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuestos y Hacienda han considerado el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el cual se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

CAPÍTULO I

Principios fundamentales

Artículo 1º – *Garantía del servicio público.* El Estado nacional debe garantizar el servicio público

del transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina brindado por las empresas Aerolíneas Argentina S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

Art. 2º – *Rechazo.* Rechácese el acta acuerdo suscrita por el secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en representación del Estado nacional, y el Grupo Interinvest S.A. de fecha 17 de julio de 2008 y refrendada por el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios por el Estado nacional y por los señores Gerardo Díaz Ferran y Gonzalo Pascual, como accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas - Cielos del Sur S.A. con fecha de 21 de julio de 2008.

Art. 3º – *Caducidad.* Encomiéndese al Poder Ejecutivo dejar sin efecto el acta mencionada en el artículo anterior.

CAPÍTULO II

Expropiación

Art. 4º – *Utilidad pública.* Se declaran de utilidad pública para su expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y todas sus compañías controladas. Expropiación que incluye todos sus bienes inmuebles, muebles, instalaciones, maquinarias y bienes intangibles, incluidas marcas y patentes.

Art. 5º – *Indemnización.* El monto indemnizatorio que representa el valor de los bienes sujetos a expropiación se determinará de acuerdo con lo establecido por la ley 21.499.

Art. 6º – *Derechos laborales.* Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y todas sus empresas controladas continuarán en funcionamiento con el personal que en la actualidad trabaja en ellas, quienes mantendrán las condiciones laborales convenidas y vigentes al momento de sanción de la presente ley.

Art. 7º – *Unificación de empresas.* Dispóngase que el Poder Ejecutivo unifique las empresas mencionadas en el artículo precedente, bajo la forma de una sociedad del Estado, dirigida por un directorio con participación de todas las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los trabajadores y los usuarios. El proyecto deberá ser puesto a consideración del Congreso de la Nación.

CAPÍTULO III

Comisión Bicameral Especial Investigadora

Art. 8º – *Creación.* Créase en el ámbito del Congreso de la Nación la Comisión Bicameral Especial Investigadora del proceso iniciado el 18 de julio de 1990 con la privatización de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., hasta la fecha del acuerdo firmado entre el Poder Ejecutivo nacional y la firma Interinvest S.A. el 17 de julio de 2008.

Art. 9º – *Funciones*. La comisión bicameral deberá:

- a) Investigar todo lo relativo al proceso de privatización y cambio de razón social de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado; los sucesivos cambios en la composición accionaria de la empresa privatizada y el desempeño de los representantes estatales en el directorio;
- b) Investigar la actuación y responsabilidad de todos los funcionarios públicos intervinientes a lo largo del período en investigación, responsables del control del accionar de los titulares de Aerolíneas Argentinas S. A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y del control de los servicios prestados por ambas empresas;
- c) Esclarecer las causas y acciones ejecutadas a través del tiempo que derivaron en la generación de la actual situación de ambas empresas y determinar las responsabilidades políticas de los intervinientes en este proceso.

Art. 10. – *Conformación*. La comisión estará conformada por 12 miembros, 6 representantes de la Cámara de Diputados de la Nación y 6 representantes del Senado de la Nación, designados a propuesta de los diferentes bloques.

Art. 11. – *Autoridades*. La comisión elegirá a su presidente, vicepresidente y secretario por mayoría de votos y dictará su propio reglamento interno, debiendo garantizarse la plena vigencia de todas las garantías y derechos constitucionales.

Art. 12. – *Facultades*. La comisión tendrá las siguientes facultades y atribuciones:

- a) Recibir denuncias y pruebas sobre los hechos que son objeto de la investigación;
- b) Requerir y recibir declaraciones testimoniales. Efectuar careos, cuando se lo considere necesario;
- c) Realizar inspecciones, pericias técnicas, solicitar informes a los demás poderes del Estado, a cualquier miembro de la administración pública nacional, provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o municipal, o de entes centralizados, descentralizados, autónomos y/o autárquicos, y a los servicios concesionados y/o privatizados. Asimismo, a toda persona jurídica de existencia física y/o ideal.

Art. 13. – *Infraestructura y personal*. La Cámara de Diputados y el Senado de la Nación proveerán la infraestructura y el personal necesarios para el desarrollo de las funciones de esta Comisión Bicameral Especial Investigadora.

Art. 14. – *Informe*. La comisión bicameral deberá elevar un informe al Congreso de la Nación, detallando los hechos investigados dentro de un plazo

de 180 días contados a partir de su constitución, debiendo emitir informes parciales sobre los avances de las investigaciones al pleno de ambas Cámaras. El plazo de duración de la comisión investigadora podrá prorrogarse por resolución conjunta de ambas Cámaras.

Art. 15. – *Comunicación a la Justicia*. Si, como consecuencia de la investigación, se advirtiera comisión de actos que pudieran considerarse delitos, la comisión deberá formular la denuncia ante la Justicia.

CAPÍTULO IV

Disposiciones finales

Art. 16. – *Presupuesto*. Autorízase al Poder Ejecutivo para efectuar en el presupuesto nacional general de gastos y recursos del ejercicio vigente, las adecuaciones presupuestarias que resulten necesarias para el cumplimiento de la presente.

Art. 17. – *Autoridad de aplicación*. El Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios es la autoridad de aplicación de la presente ley.

Art. 18. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 20 de agosto de 2008.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuestos y Hacienda, al considerar el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, creen necesario formular las siguientes observaciones.

Sin lugar a dudas resulta incuestionable la necesidad de garantizar la continuidad y regularidad del servicio público de transporte aéreo y mantener los servicios de líneas aéreas en un país geográficamente extenso, así como la línea de bandera en el exterior.

También lo es que la propuesta que resuelva esta necesidad debe garantizar la continuidad de la fuente de empleo de aproximadamente nueve mil trabajadores, resguardar los bienes involucrados en la prestación y los derechos de los usuarios.

Pero la salida a la grave crisis que afrontan las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. no puede transitarse bajo condiciones de falta de información, elusión de responsabilidades por el vaciamiento de las empresas y gravosos costos para el Estado nacional.

La propuesta del gobierno nacional padece de todas y cada una de estas circunstancias, ocultas bajo un halo de aparentes buenas intenciones y supuesto sometimiento a la opinión del Congreso de la Nación.

El núcleo central del proyecto enviado por el Ejecutivo nacional, el acta acuerdo del 17-7-08 firmada entre el gobierno y la empresa, constituye la lisa y

llana convalidación de los dislates que el Grupo Marsans ha venido realizando en connivencia con funcionarios y directores del Estado en la empresa y la compra de una empresa con patrimonio negativo a un valor positivo, cuyo monto resulta hoy imposible predecir, con un altísimo costo para los ciudadanos argentinos.

El rechazo al acta acuerdo

La salida que el gobierno nacional ha acordado con el Grupo Marsans es impensable en el caso de una empresa al borde de la quiebra.

Este mecanismo implica la adquisición de una empresa que estaría funcionando con cierta normalidad, situación por demás alejada de la realidad de Aerolíneas Argentinas.

La empresa se encuentra en la fase de concurso preventivo, un estado previo a la quiebra. De acuerdo con la información periodística, el juez Jorge Silvio Sícoli, que entiende en la causa, el 10-7-08 conminó a la sindicatura a que precise el cuadro de la situación económica y patrimonial de la compañía. De dicha evaluación surgirá un dictamen respecto de las posibilidades de continuidad de la empresa en operaciones.

Dadas las condiciones que el propio gobierno informa, el juez decidiría la quiebra, que implica eliminar de su conducción a la empresa propietaria. Esto con dos alternativas: ordenar su continuidad bajo la conducción de un administrador judicial o bien el cierre y liquidación de la empresa.

Es indudable que frente a esto, lo único que podría evitar la quiebra es interrumpir el proceso mediante la aprobación legislativa de esta acta acuerdo que abriría un panorama totalmente diferente. Y, sobre todo, que la transferencia de la empresa se haría en plena capacidad de decisión de sus actuales propietarios.

De esta manera el Grupo Marsans, frente a la gravedad de la situación económico-financiera de la empresa y a la responsabilidad que le compete por la destrucción de la misma, tiene en sus manos una solución por demás beneficiosa. El Estado argentino, por su parte, va a comprar una empresa con patrimonio negativo a un valor positivo.

El mecanismo de fijación de precios

El mecanismo previsto en el acta acuerdo hace posible que una empresa fantasma, con activos totalmente vaciados y un pasivo muy elevado, termine adoptando un valor positivo.

El acta prevé, por un lado, una valuación que realizará la empresa por su cuenta y una valuación que realizará el Estado a través de sus organismos técnicos (Tribunal de Tasaciones, según artículo 3º del proyecto).

Lo más probable es que se arribe a tasaciones con valores muy alejados entre sí; problema que se resuelve no sólo de manera absurda desde el punto

de vista de los intereses y soberanía nacionales. Textualmente enuncia:

“En caso de existir diferencias entre las valuaciones que se efectúen y/o de no arribarse de otro modo a un acuerdo respecto de los precios de ambos paquetes accionarios, se solicitará una tercera valuación de una entidad imparcial, nacional o extranjera, de prestigio internacional, especializada en compraventas y/o valoraciones de empresas internacionales del sector, cuya valuación será final y definitiva para las partes” (mensaje, fojas 32 y 33).

Las firmas especializadas en valoraciones de empresas internacionales y con “prestigio internacional” constituyen un pequeño grupo que realiza auditoría internacional; y en los primeros años del siglo XXI han sido responsables en fabulosos negociados. Falsearon documentación contable de cientos de empresas internacionales, creando una burbuja accionaria que, al explotar en marzo del 2000, dio lugar a la expropiación de los ahorros de cientos de miles de accionistas en el mundo entero. Los casos más emblemáticos fueron Enron en Estados Unidos y Parmalat en la Unión Europea.

Por otro lado, al interrumpirse por aprobación de esta ley el proceso de quiebra, el grupo empresario propietario sigue siendo el dueño de los elementos más valiosos de su supuesto activo: el nombre de la empresa, las concesiones de las líneas y el valor de la empresa en marcha.

Cuando aplicamos el sistema de valuación previsto en el expediente en tratamiento “por descuento de flujo de fondos futuros” (mensaje, foja 33) al valor de la posesión del nombre, de las concesiones de las líneas y de la empresa en marcha, aparecen varios miles de millones de dólares de activo a los que sólo habrá que restar alrededor de un mil millones de dólares de pasivo para obtener el patrimonio neto.

De esta manera, no sólo estaremos pagando el pasivo sino que estaríamos pagando un activo que en realidad pertenece al Estado nacional.

La estrategia del acta acuerdo es evidente: evitar que la empresa quiebre, porque con ello estos ítems se transformarían automáticamente en cero y no habría ningún activo que pagar. Claramente, una estocada a los intereses puestos en juego en la negociación.

La aprobación del Congreso

El gobierno nacional ha instalado públicamente que la decisión tomada es sometida a la aprobación o rechazo del Congreso de la Nación, como elemento legitimador de la misma. Del discurso a los contenidos del expediente hay un largo trecho.

Se afirma que el elemento fundamental del acta, el precio de la operación, deberá someterse, previo a su pago, a la aprobación del Congreso (artículo 3º). Sin embargo, el valor que fije la consultora “de prestigio internacional” es “final y definitivo para las partes”.

Por el otro, el acta misma no refleja en ninguna de sus partes que deba someterse a ratificación del Congreso Nacional. De hecho, su exclusión de este proyecto de ley en nada mella su vigencia.

La determinación de las responsabilidades por la actual situación

Que Aerolíneas y Austral tengan una flota total de 78 aparatos de los cuales sólo están en servicio menos de 40, que el pasivo posconcurzal y las deudas comerciales de las compañías sumen 1.403.368.000 pesos, las deudas fiscales y previsionales sumen 247.559.000 pesos y la deuda concursal 58.664.500 pesos, que exista desde mayo del corriente un millón de dólares diarios de déficit operativo, tiene responsables a lo largo de la historia de las empresas.

Desde la privatización de Aerolíneas, hace 18 años, a la actualidad, funcionarios y empresarios contribuyeron al estado actual de vaciamiento de las empresas.

Desde quienes tuvieron la máxima responsabilidad de propiciar y ejecutar el desguace del Estado en los 90 y la privatización de sus empresas más importantes, pasando por los sucesivos gestores empresariales y funcionarios que por acción u omisión de control han desbarrancado definitivamente las aerolíneas hasta el absurdo de la salida hoy propuesta.

En particular, la responsabilidad de quienes ejercieron como directores del Estado con acceso pleno a la información y a la toma de decisiones y con su accionar convalidaron todas y cada una de las nefastas actuaciones empresariales.

Resulta imprescindible deslindar estas responsabilidades, las que, en concreto, podrían señalarse en al menos:

1. Responsabilidad por la privatización

1.1. Renuncia del Estado nacional al derecho de veto que tenía en el directorio de la empresa. Esta renuncia del Estado nacional importó la pérdida del control sobre la reducción de servicios y/o modificación del plan quinquenal presentado en la oferta durante la privatización.

1.2. A partir de allí pudo observarse el comienzo de un proceso de descapitalización de Aerolíneas Argentinas S.A. y de licuación de la participación accionaria del Estado nacional, a la vez que se reducía el capital social de la empresa, circunstancias imputables al ruinoso manejo de ésta.

1.3. Presentación en concurso preventivo de acreedores de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima el día 22 de junio de 2001, poniendo en gravísimo riesgo la continuidad y regularidad de un servicio esencial.

2. Responsabilidad del actual operador

El titular de la privatización vendió la totalidad de las acciones en octubre de 2001 al Grupo Marsans.

2.1. Deficiente gestión operativa.

2.2. Confusión aviesa de las empresas: los contratos comerciales entre las dos (2) empresas y sus balances dieron cuenta de que Marsans S.A., como titular mayoritario de ambas, procedió a efectuar una serie de maniobras comerciales con el fin de confundir los patrimonios, asumiendo Aerolíneas Argentinas S.A. las pérdidas y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. las ganancias de la operatoria.

2.3. Vaciamiento de la empresa: el estado falencial y la restricción legal al endeudamiento que la situación judicial implica, lo cual no fue óbice para que la firma continuara tomando créditos que aumentaron el endeudamiento posconcurzal.

En sólo seis (6) años se pasó de una deuda concursal reducida a una deuda posconcurzal actual que ya se eleva a la suma de u\$s 890.684.122, sin contabilizar los pasivos contingentes no registrados.

Las características de los créditos tomados agravan la situación, toda vez que las empresas no se endeudaron para capitalizarse, sino para hacer frente al pago de gastos corrientes, lo cual imposibilita proyectar un flujo para atender los gastos habituales de la empresa y así planificar las inversiones necesarias para garantizar la prestación del servicio, actualmente deficiente.

2.4. Utilización de subsidios para competencia desleal: se estableció el Régimen de Compensación de Combustible Aeronáutico mediante el establecimiento del precio de referencia del combustible aeronáutico, que fue utilizado por las empresas en el mercado para competir deslealmente entre ellas, reduciendo la tarifa de los pasajes en destinos saturados, por debajo de los valores sugeridos.

2.5. Incapacidad técnica: las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., hoy involucradas en la prestación del servicio de transporte aerocomercial en nuestro país, no reúnen ni garantizan la continuidad, regularidad e igualdad que exigen las referidas leyes 17.285 -Código Aeronáutico- y 19.030, impidiendo el acceso adecuado a un servicio de esencial importancia para el desarrollo de nuestro país.

3. Responsabilidad del actual gobierno

3.1. El Estado nacional, ante los problemas que ostensiblemente ocurrían desde el año 2001 en que la actual empresa, se hace cargo de los servicios, utiliza todos los elementos a su alcance para intentar corregir esta situación.

A partir del 25 de mayo del año 2003, el Poder Ejecutivo nacional debió adentrarse en el análisis del balance del ejercicio económico correspondiente al año 2002 de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A., el cual, debido a distintas irregularidades y sobre todo a la falta de información suficiente y verificable, no fue aprobado por el Estado en su carácter de accionista minoritario.

De esta forma se intentó –a través de los medios societarios correspondientes– modificar la conducta de los accionistas mayoritarios a fin de subsanar distintas irregularidades en la prestación del servicio y en la administración de la empresa. Estas impugnaciones se reiteraron respecto de los balances correspondientes a los ejercicios económicos de los años 2003 y 2004, en tanto que a la vez se iniciaron las acciones judiciales de impugnación de las asambleas que aprobaron dichos balances.

3.2. La actual administración no sólo suaviza su accionar sino que pone a disposición de la empresa todos los instrumentos posibles para que pueda seguir operando a pesar de la continuidad de las falencias que el propio gobierno señala. Pero veamos el accionar del gobierno a través de sus propias palabras en el mensaje que acompaña el proyecto:

Sin perjuicio de todas estas irregularidades y con el objeto de no afectar el servicio público en cuestión, el Estado nacional mantuvo en cabeza de Aerolíneas Argentinas S.A. la concesión de las rutas aeronáuticas, a efectos de permitir la continuidad de la empresa y de la prestación del servicio, llevando a cabo a su vez gestiones que permitieran reencauzar la gestión del servicio de transporte aerocomercial, estando también en juego el interés de los usuarios en la prestación de un servicio de tal tenor.

A fin de permitir la continuidad de la empresa, y de posibilitar el acceso al crédito –atento a que en el período de tres (3) años se vencían las rutas oportunamente concesionadas–, se renovó la concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte y con la facultad de omitir escalas por las resoluciones 369 del 7 de junio de 2004 de la Secretaría de Transporte y 102 del 3 de marzo de 2005, para la mayoría de las rutas internas y los destinos en el exterior de alta rentabilidad.

A pesar de la profundización de las irregularidades que el propio mensaje detalla, el cambio de actitud del gobierno, desde hacer valer su autoridad hasta hacerse cómplice de las irregularidades de la empresa, se fue profundizando. Veamos cómo:

3.3. En dicho contexto, con fecha 21 de junio de 2006, se celebró un acuerdo entre el Estado nacional y la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. mediante el cual se acordó aprobar el balance correspondiente al ejercicio económico del año 2005, con un aumento de la participación del Estado nacional en la empresa entre un [...] 5 % y un [...] 20 % –a su opción–, estableciéndose en un (1) año el plazo para ejercer dicha opción. Para facilitar la operación de aumento de capital y para no perjudicar la situación económica de la empresa, se convino que el Estado nacional, en lugar de perseguir el cobro liso y llano de sus créditos, los capitalizaría como aporte a la sociedad.

Como parte del mismo acuerdo, con el idéntico objetivo de propender a reencauzar la gestión empresarial y restablecer el servicio de transporte aerocomercial, se convino que el Estado nacional desistiría de sus acciones judiciales de nulidad de las asambleas aprobatorias de los estados contables de los períodos 2002, 2003 y 2004, circunscribiendo esta que se concretó y por la que se obtuvo resolución favorable en sede judicial. Como contrapartida, la empresa se comprometió a efectuar distintas inversiones y/o a incorporar aeronaves que eficientizaran las operaciones de la empresa.

Si la empresa hubiese cumplido, se podría haber “justificado” las acciones “comprensivas” del gobierno. Sin embargo, la empresa, fiel a todos los antecedentes que desde el año 2001 estaban a la vista de cualquiera, y más aún, a la vista de la autoridad regulatoria y socio minoritario, no cumplió con ninguno de los compromisos. Veamos cómo, a continuación del anterior párrafo citado, lo enuncia el propio gobierno en el mensaje: “A pesar de los compromisos societarios asumidos, los accionistas Air Comet-Interinvest nunca dieron cumplimiento a las inversiones, al aumento de vuelos regulares y a la incorporación de nuevas aeronaves para la prestación de los servicios de cabotaje o internacionales” (mensaje, foja 9).

Alguien podría pensar que esto era suficiente para que el gobierno comprendiera cuál era la verdadera intención del Grupo Marsans y por ello debería volver a la actitud fuerte que adoptó al inicio de su gestión. Sin embargo, lamentablemente se equivocaría.

A pesar de que ya estaba bien avanzado el año 2008 y todos los elementos estaban a la vista del menos avisado, el gobierno, es decir, la autoridad regulatoria y socio minoritario, continuó con su actitud “comprensiva”.

Indudablemente la magnitud de las cuestiones puestas en juego, tanto por tratarse de un servicio público como por el severo compromiso para con el patrimonio nacional, hace indispensable que se genere un proceso serio y transparente que eche luz sobre lo acontecido.

En este sentido, el Congreso Nacional tiene que asumir su rol y ser consecuente con su historia pasada y reciente. Rápidamente surge en nuestra memoria la constitución de comisiones investigadoras del Parlamento, que tuvieron un rol fundamental en temas sumamente sensibles para el país:

La comisión investigadora integrada, entre otros, por Alfredo L. Palacios, Lisandro de la Torre y Julio Sánchez Viamonte se abocó a desentrañar los exorbitantes sobrepagos pagados para la construcción del edificio de nuestro Congreso Nacional.

La comisión investigadora propuesta e integrada por Lisandro De la Torre en 1934, para establecer la medida en que el Pacto Roca-Runciman favorecía a los frigoríficos exportadores, tendría un desenlace trágico cuando el senador Enzo Bordabehere fue asesinado a balazos por Ramón Valdés Cora.

La comisión investigadora por la compra irregular de tierras para ampliación del Colegio Militar de El Palomar, que estuvo integrada por Alfredo Palacios –quien la presidía–, Gilberto Suárez Lago y Héctor González Iramain.

Más recientemente se constituyó la Comisión Especial Investigadora sobre Hechos Ilícitos Vinculados con el Lavado de Dinero de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, de la que incluso formo parte y en la que trabajó activamente la actual presidenta de la República, al igual que en la Comisión Bicameral Especial de Seguimiento de los Atentados a la Embajada de Israel y al Edificio de la AMIA.

Esta tradición parlamentaria argentina es la que debemos recuperar y poner al servicio de la investigación del largo proceso iniciado con la privatización de Aerolíneas Argentinas en 1990 y concluido con la decisión del Poder Ejecutivo nacional de intentar su recuperación.

Nuestra propuesta: La expropiación

Si bien la mejor alternativa hubiera sido postergar el tratamiento del expediente para que, sobre la base del rechazo del acta acuerdo, buscáramos entre todos la mejor alternativa a fin de garantizar el funcionamiento presente y futuro de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., lamentablemente el oficialismo ha decidido apresurar su aprobación; y pese a las modificaciones introducidas en el proyecto, persisten los graves defectos explicitados en el presente.

Es en este marco que proponemos una salida alternativa, la que consiste en la expropiación de las empresas, en el marco de la ley 21.499.

Esta decisión permitirá al Estado nacional determinar un precio justo y razonable; teniendo en cuenta que el pasivo actual de la empresa es responsabilidad del Grupo Marsans y que existen deudas en concepto de cargas sociales, multas impagas, etcétera, podemos concluir que el Estado nacional no sólo no tenga que hacerse cargo de la supuesta deuda que existe en la empresa sino que el propio Estado termine siendo acreedor de la empresa.

Proponemos como figura jurídica de la empresa la de una sociedad del Estado en cuyo directorio también participen las provincias, la CABA, los trabajadores y los usuarios, y que la creación, estatuto y presupuesto respectivos sean puestos a consideración del Congreso de la Nación.

Laura J. Sesma.

ANTECEDENTES

Mensaje del Poder Ejecutivo

Buenos Aires, 24 de julio de 2008.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad con el objeto de someter a su consideración

un proyecto de ley por el cual, para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina, se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. por compra de sus respectivas acciones.

En tal sentido, se propone la aprobación del acta acuerdo suscrita por el secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en representación del Estado nacional, y el Grupo Interinvest S.A. de fecha 17 de julio de 2008 y refrendada por el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios por el Estado nacional, y por los accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. con fecha 21 de julio de 2008.

Cabe señalar que por el decreto 26.099 de fecha 7 de diciembre de 1950 se creó la empresa del Estado Aerolíneas Argentinas, a fin de continuar la explotación de los servicios que prestaba la entonces Gerencia General de Aerolíneas Argentinas.

Asimismo, por ley 19.030 se establecieron las normas de aplicación para la prestación de servicios aerocomerciales en el país, disponiendo que para la realización de los servicios internacionales regulares se tendría como instrumento elegido a Aerolíneas Argentinas, quedando así definida como la empresa idónea ejecutora de la política aerocomercial de transporte del Estado.

En el orden interno la citada ley estableció como política nacional que la totalidad de la capacidad autorizada para satisfacer la intercomunicación fuera prestada con aeronaves de similares características a las utilizadas por Aerolíneas Argentinas, cubriendo esta última no menos del cincuenta por ciento (50 %) del total de las prestaciones y teniendo los otros transportadores de bandera nacional la posibilidad de llegar al porcentaje restante –cincuenta por ciento (50 %)–.

Por el decreto 808 de fecha 9 de abril de 1979, se transformó la empresa del Estado Aerolíneas Argentinas en Sociedad del Estado regida por la ley 20.705, asumiendo así todos los derechos y obligaciones de su predecesora.

La empresa Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado fue beneficiada con la concesión otorgada por decreto 612 de fecha 16 de mayo de 1989, para explotar los servicios regulares internos de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga, con la facultad de omitir escalas en las rutas, a todos los aeropuertos habilitados del país.

La ley 23.696, que declaró en estado de emergencia la prestación de los servicios públicos, dio comienzo al proceso de privatización de las empresas públicas, entre ellas Aerolíneas Argentinas.

El artículo 8º de la mencionada ley estableció que, para proceder a la privatización total o parcial o a la liquidación de empresas, sociedades, establecimien-

tos o haciendas productivas cuya propiedad pertenezca total o parcialmente al Estado nacional, constituye un requisito previo que hayan sido declaradas "sujetas a privatización" de acuerdo con las previsiones de dicha norma legal.

Así, mediante el decreto 1.591 de fecha 27 de diciembre de 1989 –reglamentario de la Ley de Emergencia y Reforma del Estado–, modificado por su similar 1.024 de fecha 28 de mayo de 1990, se dispuso la privatización parcial con participación estatal no mayoritaria de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado, y la creación de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima con participación estatal minoritaria, transfiriéndose a esta última todos los derechos y obligaciones de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado y ordenando asimismo la selección de los adquirentes de la participación privada mediante el procedimiento de licitación pública internacional con base.

En cumplimiento de dichas previsiones, mediante el decreto 461 de fecha 9 de marzo de 1990 se llamó a licitación pública internacional con base, para la privatización parcial de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado, de su participación accionaria en Buenos Aires Catering Sociedad Anónima y de la totalidad del capital social de la empresa Operadora Mayorista de Servicios Turísticos Sociedad del Estado, entonces controlada por la empresa declarada sujeta a privatización.

El 18 de julio de 1990, el Poder Ejecutivo nacional, mediante el decreto 1.354, adjudicó al consorcio integrado por Iberia Líneas Aéreas de España S.A., Florencio Aldrey Iglesias, Leandro José Bonansea, Alfredo Carlos Pott, Luis Zanon, Devi Construcciones S.A., Cielos del Sur S.A. el objeto de la licitación pública internacional convocada por el decreto 461/90 y sus modificatorios, de acuerdo con el pliego de bases y condiciones aprobado por dichos actos y con la oferta recibida; mientras que por el decreto 2.438 de fecha 21 de noviembre de 1990 se aprobaron el contrato de transferencia de acciones y el contrato general de transferencia de Aerolíneas Argentinas.

Por existir controversias pendientes entre las partes con relación a los contratos oportunamente suscritos con motivo de la privatización parcial de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, se acordó la solución de las mismas mediante el procedimiento previsto en la cláusula XVI del contrato general de transferencia de fecha 21 de noviembre de 1990, el cual dio lugar al acta de conciliación de fecha 20 de julio de 1992, y a la "ejecución del acta de conciliación y acuerdos complementarios" de fecha 21 de julio de 1992, ambos aprobados por el decreto 1.921 de fecha 19 de octubre de 1992.

A través de estos acuerdos se convino completar el proceso de aumento de capital social dispuesto por la asamblea general extraordinaria de Accionistas de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima de fecha 12 de septiembre de 1991, suscribiendo el

Estado nacional la cantidad de doscientos diecisiete millones de acciones (217.000.000), por un valor total nominal efectivo de pesos veintiún millones setecientos mil (\$ 21.700.000) que habían quedado pendientes de suscripción.

Además, se acordó votar favorablemente la capitalización de aportes irrevocables a cuenta de futuras inversiones por la suma de pesos dieciséis millones ochocientos sesenta y siete mil (\$ 16.867.000), y el compromiso de las partes de votar favorablemente una ampliación adicional del capital ordinario de la sociedad por la suma de pesos ciento cuarenta y cinco millones (\$ 145.000.000) y la suscripción e integración del mismo, sea por aportes en efectivo o mediante capitalización de deudas. El Estado nacional e Iberia Líneas Aéreas de España S.A. se comprometieron a suscribir e integrar la parte que no suscribieran en ese momento, una vez vencido el plazo para el ejercicio de su derecho de preferencia por los accionistas locales o extranjeros, respectivamente.

Posteriormente, con fecha 17 de marzo de 1994, se acordó entre el Estado nacional –representado por el entonces ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos–, Aerolíneas Argentinas S.A. e Iberia Líneas Aéreas de España S.A., un acuerdo por el cual Iberia se comprometía a integrar un aumento de capital previsto en el ochenta y cinco por ciento (85 %) de pesos quinientos millones (\$ 500.000.000), en tanto que el Estado nacional renunciaba al derecho de veto que tenía en el directorio de la empresa.

Esta renuncia del Estado nacional importó la pérdida del control sobre la reducción de servicios y/o modificación del Plan Quinquenal presentado en la oferta durante la privatización.

Inmediatamente después de esta decisión y de la consecuente modificación del estatuto de la sociedad se modificó el plan de inversiones, quedando reducido a cumplir con el compromiso de contar con los medios necesarios para asegurar la adecuada prestación del servicio, conforme con las necesidades operativas de la empresa, satisfaciendo los requerimientos de los usuarios y cumpliendo con las condiciones de seguridad.

A partir de esta instancia pudo observarse el comienzo de un proceso de descapitalización de Aerolíneas Argentinas S.A. y de licuación de la participación accionaria del Estado nacional, a la vez que se reducía el capital social de la empresa, circunstancias imputables al ruinoso manejo de la misma.

Estos hechos llevaron a la presentación en concurso preventivo de acreedores de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima el día 22 de junio de 2001, poniendo en gravísimo riesgo la continuidad y regularidad de un servicio esencial para el desarrollo del país, como lo es el transporte aerocomercial de pasajeros y de cargas.

En octubre de 2001, la empresa Air Comet S.A. adquirió la totalidad de acciones que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales de España

(SEPI) poseía en Interinvest S.A. (Interinvest) y por esa vía indirecta accede a la toma del control directo sobre esta última y del control indirecto de Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., Optar Operador de Servicios Turísticos S.A., Jet Pack S.A., Aerohandling S.A. y Air Patagonia S.A.

La operación consistió, fundamentalmente, en el ingreso de la firma española Air Comet –la cual encabeza un grupo turístico que opera a escala mundial, integrado por compañías aéreas, agencias de viajes y cadenas hoteleras, que en el país controla la operadora turística mayorista Marsans S.A.– en el mercado argentino de aerotransporte de pasajeros a través de la toma de control de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

Esta operación, que fue tardíamente notificada a las autoridades administrativas y judiciales de nuestro país, en los hechos no importó una mejora sustancial de la situación patrimonial y del giro comercial de la sociedad, ni tampoco una mejora en la regularidad, continuidad y calidad del servicio de transporte aerocomercial.

A partir del 25 de mayo del año 2003, el Poder Ejecutivo nacional debió adentrarse en el análisis del balance del ejercicio económico correspondiente al año 2002 de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A., el cual, debido a distintas irregularidades, y sobre todo a la falta de información suficiente y verificable, no fue aprobado por el Estado en su carácter de accionista minoritario.

De esta forma se intentó –a través de los medios societarios correspondientes– modificar la conducta de los accionistas mayoritarios a fin de subsanar distintas irregularidades en la prestación del servicio y en la administración de la empresa. Estas impugnaciones se reiteraron respecto de los balances correspondientes a los ejercicios económicos de los años 2003 y 2004, en tanto que, a la vez se iniciaron las acciones judiciales de impugnación de las asambleas que aprobaron dichos balances.

Sin perjuicio de todas estas irregularidades y con el objeto de no afectar el servicio público en cuestión, el Estado nacional mantuvo en cabeza de Aerolíneas Argentinas S.A. la concesión de las rutas aeronáuticas, a efectos de permitir la continuidad de la empresa y de la prestación del servicio llevando a cabo a su vez gestiones que permitieran reencauzar la gestión del servicio de transporte aerocomercial, estando también en juego el interés de los usuarios en la prestación de un servicio de tal tenor.

A fin de permitir la continuidad de la empresa, y de posibilitar el acceso al crédito (atento a que en el período de tres (3) años se vencían las rutas oportunamente concesionadas), se renovó la concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte y con la facultad de omitir escalas por las resoluciones 369 de la

Secretaría de Transporte del 7 de junio de 2004 y 102 del 3 de marzo de 2005 para la mayoría de las rutas internas y los destinos en el exterior de alta rentabilidad.

En dicho contexto con fecha 21 de junio de 2006, se celebró un acuerdo entre el Estado nacional y la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. mediante el cual se acordó aprobar el balance correspondiente al ejercicio económico del año 2005, con un aumento de la participación del Estado nacional en la empresa entre un cinco por ciento (5 %) y un veinte por ciento (20 %) –a su opción–, estableciéndose en un (1) año el plazo para ejercer dicha opción. Para facilitar la operación del aumento de capital y para no perjudicar la situación económica de la empresa, se convino que el Estado nacional en lugar de perseguir el cobro liso y llano de sus créditos, los capitalizaría como aporte a la sociedad.

Como parte del mismo acuerdo, con el idéntico objetivo de propender a reencauzar la gestión empresarial y restablecer el servicio de transporte aerocomercial, se convino que el Estado nacional desistiría de sus acciones judiciales de nulidad de las asambleas aprobatorias de los estados contables de los períodos 2002, 2003 y 2004, circunstancia esta que se concretó y por la que se obtuvo resolución favorable en sede judicial. Como contrapartida, la empresa se comprometió a efectuar distintas inversiones y/o a incorporar aeronaves que efficientizaran las operaciones de la empresa.

Con fecha 22 de noviembre de 2007, a efectos de aumentar su participación en el capital accionario de Aerolíneas Argentinas S.A., el Estado nacional decidió hacer uso de la opción conferida en el mencionado acuerdo, con el fin de ejercer un mayor control sobre las operaciones de la empresa.

A pesar de los compromisos societarios asumidos, los accionistas Air Comet-Interinvest nunca dieron cumplimiento a las inversiones, al aumento de vuelos regulares y a la incorporación de nuevas aeronaves para la prestación de los servicios de cabotaje o internacionales.

El 15 de mayo del corriente año se suscribió ante la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y el grupo Air Comet-Interinvest, un acta acuerdo por la que se reconoció la grave situación que atraviesan las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y que la misma podría solucionarse con un incremento del capital accionario, y mediante la puesta en funcionamiento de medidas de incentivos económicos, de transporte y fiscales, tales como incremento en las tarifas, precios máximos de combustible y regulación en el ingreso de nuevos operadores aeronáuticos. A tal fin, se comprometieron pasos para un nuevo reparto de acciones incrementando el Estado nacional su participación a un mínimo del veinte por ciento (20 %), en tanto que los empleados podrían llegar a un diez por ciento (10 %).

El convenio aludido en el párrafo anterior fue nuevamente incumplido por el accionista mayoritario.

La grave situación empresaria fue motivada por la deficiente gestión operativa realizada desde el año 2001 por el Grupo Marsans S.A., titular mayoritario y controlante de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., la cual generó un déficit mensual operativo constante, el que lejos de resolver la situación patrimonial de la empresa provocó un significativo incremento del pasivo posconcurzal, encontrándose en la actualidad nuevamente en estado de cesación de pagos, sin poder hacer frente, inclusive, al pago de la nómina salarial del mes de junio de 2008, ya vencido. De esta última situación se deriva, necesariamente, la inestabilidad laboral en la que se encuentran los aproximadamente nueve mil (9.000) trabajadores de dichas empresas.

A lo señalado precedentemente, hay que agregar que durante todo el transcurso del presente año, ante reiterados pedidos formulados por la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, la empresa no acreditó fehacientemente el nombre del responsable de la operación, ni remitió copia del acta de directorio por la cual fueron asignadas dichas funciones en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 99 de la ley 17.285 (Código Aeronáutico), lo que derivó en la realización de una diligencia de constatación en la sede de la empresa a tales fines con la intervención de un escribano de la Escribanía General del Gobierno de la Nación.

Asimismo, se ha constatado por medio de informes efectuados por las áreas competentes de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y de la Fuerza Aérea Argentina del Ministerio de Defensa, que la cantidad de pasajes vendidos no se condice con la cantidad de aeronaves operativas, lo que implica que en el próximo período vacacional se corre el riesgo de incumplir con la demanda ya comprometida.

El análisis de la situación económica y financiera de la empresa permite inferir que el altísimo endeudamiento existente no podrá ser afrontado por la misma en virtud del déficit operativo constante, que ascendió a dólares estadounidenses cuarenta millones (u\$s 40.000.000) para el mes de junio de 2008, proyectándose un déficit económico de dólares estadounidenses doscientos cincuenta millones (u\$s 250.000.000) para el total del año en curso.

La evolución de los indicadores financieros refleja el deterioro de todas las variables de la empresa, tanto en materia de endeudamiento como de solvencia general, que, en estas condiciones carece de financiación propia, de liquidez y, especialmente, de capital de trabajo para poder atender la demanda comprometida.

Además, tal como surge del último balance aprobado, como consecuencia de las pérdidas acumula-

das la sociedad se encuentra alcanzada por las disposiciones del artículo 206 de la ley 19.550 (texto ordenado, 1984) y sus modificatorias, que exige en estos casos la reducción obligatoria de capital, toda vez que las pérdidas consumieron las reservas legales y el cincuenta por ciento (50 %) del capital social.

En las condiciones operativas descritas, los directores representantes del Estado nacional, utilizando las herramientas legales a su alcance, requirieron al juez del concurso la intervención cautelar de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. en atención a la agravada situación económica y al estado de virtual abandono por ausencia de gestión y gerenciamiento.

En octubre de 2001, la empresa Air Comet S.A. adquirió la totalidad de las acciones que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales de España (SEPI) poseía en Interinvest S.A. accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. La gestión del nuevo titular de las empresas no logró sacar a Aerolíneas Argentinas de dicha situación judicial y patrimonial, manteniendo la misma hasta el presente un pasivo concursual que asciende a la suma de dólares estadounidenses dieciocho millones seiscientos cincuenta y seis mil quinientos ochenta y ocho (u\$s 18.656.588).

Luego de dicha operatoria comercial, los contratos comerciales entre las dos (2) empresas y sus balances dieron cuenta de que Marsans S.A., como titular mayoritario de ambas, procedió a efectuar una serie de maniobras comerciales con el fin de confundir los patrimonios, asumiendo Aerolíneas Argentinas S.A. las pérdidas y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. las ganancias de la operatoria.

Estos ardidés impidieron a los usuarios identificar con claridad al responsable en la prestación del servicio público de transporte ya que muchas veces en el pasaje se consigna el nombre de una empresa como prestataria del servicio y la aeronave pertenece a la otra. Esta situación inclusive coadyuva a que en sede judicial se haya reconocido la ambigüedad y la confusión de la relación existente entre ambas empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., no resultando ninguna de las dos ajenas al vínculo de transporte aerocomercial y a su responsabilidad en cuanto a la prestación del servicio público en cuestión.

Esta evidente confusión patrimonial fáctica fue desarrollada durante años por las autoridades del grupo Marsans S.A., quienes desde el inicio de la gestión comercial procuraron que Aerolíneas Argentinas S.A. asumiera la totalidad de los pasivos, preservando a su controlada Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

A la situación descrita se agrega el estado fallencial y la restricción legal al endeudamiento que la situación judicial implica, lo cual no fue óbice para

que la firma continuara tomando créditos que aumentaron el endeudamiento posconcurzal.

En sólo seis (6) años se pasó de una deuda concurzal reducida a una deuda posconcurzal actual que ya se eleva a la suma de dólares estadounidenses ochocientos noventa millones seiscientos ochenta y cuatro mil ciento veintidós (u\$s 890.684.122), sin contabilizar los pasivos contingentes no registrados.

Las características de los créditos tomados agravan la situación, toda vez que las empresas no se endeudaron para capitalizarse, sino para hacer frente al pago de gastos corrientes, lo cual imposibilita proyectar un flujo para atender los gastos habituales de la empresa y así planificar las inversiones necesarias para garantizar la actual deficiente prestación del servicio.

Esta actitud refleja la incapacidad de los socios mayoritarios para revertir el déficit operativo de la empresa, los que actuando irresponsablemente consumieron los aportes efectuados por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales de España (SEPI) estimados en dólares estadounidenses setecientos cincuenta millones (u\$s 750.000.000), lo que motivara oportunamente las impugnaciones efectuadas por el Estado nacional como accionista minoritario a los balances, y derivaran en los pedidos de nulidad de las asambleas de aprobación de los balances de los años 2002, 2003 y 2004, conforme lo ya expresado.

En tanto, en el mes de abril del presente año se estableció el régimen de compensación de combustible aeronáutico mediante el establecimiento del precio de referencia del combustible aeronáutico que abonan las empresas como complemento de la tarifa de pesos uno con noventa y cinco centavos (\$ 1,95) por litro más impuestos por litro de JPL equivalente a pesos cuatrocientos millones (pesos 400.000.000) por año, destacándose que el valor de mercado del combustible aeronáutico en el país es de pesos cuatro (\$ 4,00) sólo para los servicios de cabotaje y un incremento en las tarifas del orden del treinta y seis por ciento (36 %) que fue utilizado por las empresas actoras en el mercado para competir deslealmente entre ellas, reduciendo la tarifa de los pasajes en destinos saturados, por debajo de los valores sugeridos y tantas veces demandado, situación que analizara la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a efectos de definir posibles acciones correctivas.

Sobre la deuda posconcurzal total a la fecha sólo resulta exigible la suma de dólares estadounidenses doscientos cuarenta millones cuatrocientos diecisiete mil setenta y dos (u\$s 240.417.072). En ese monto se incluyen los salarios del mes de junio, los aportes sociales y sindicales y otras deudas con organismos del Estado, a lo que debe agregarse que la casi totalidad de la flota se encuentra contratada mediante *leasing*, lo cual agrava el déficit operativo mensual.

La voluntaria descapitalización de la sociedad, así como los reiterados incumplimientos de los convenios celebrados con el Estado nacional y la falta de cumplimiento de las condiciones de explotación de las rutas aerocomerciales que oportunamente le fueron concedidas adquieren mayor relevancia por ser Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur Sociedad Anónima operadoras del servicio de transporte aerocomercial que entre ambas concentran mayoritariamente el mercado de cabotaje e internacional.

La actividad aerocomercial en el país se rige por las leyes 17.285 –Código Aeronáutico– y 19.030 –de política nacional en materia de transporte aéreo comercial–.

El precitado Código Aeronáutico dispone que “no se otorgará concesión o autorización alguna sin la comprobación previa de la capacidad técnica y económico-financiera del explotador...” (artículo 105).

El mencionado cuerpo normativo establece también que las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad aeronáutica. Al efecto le corresponde, entre otras obligaciones: *a)* exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en las concesiones o autorizaciones otorgadas, así como de las contenidas en el código; *b)* ejercer la fiscalización técnica, económica y financiera del explotador; *c)* suspender las actividades cuando considere que no estén cumplidas las condiciones de seguridad requeridas; *d)* autorizar la interrupción y la reanudación de los servicios solicitados por los prestatarios, cuando a su juicio, no se consideren afectadas las razones de necesidad o utilidad general que determinaron el otorgamiento de la concesión o autorización, o la continuidad de los servicios; *e)* fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de billetes de pasaje, fletes y toda otra venta de capacidad de transporte aéreo llevado a cabo por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, con el objeto de impedir el desvío o encaminamiento no autorizado de tráficos y de hacer cumplir las tarifas vigentes en sus condiciones y exigencias, y *f)* calificar, conforme la ley vigente en materia de policía aérea, la aptitud de las aeronaves destinadas al transporte comercial de pasajeros y carga en función de los servicios a prestar para determinar la conveniencia de su incorporación a tales servicios y autorizar la afectación de las aeronaves a la flota de transportadores de bandera argentina. Intervenir en el trámite de autorización para su ingreso al país (artículo 133).

Por otra parte, el código citado determina que la autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se sujetarán los servicios de transporte aéreo (artículo 108).

Asimismo, es de destacar que dentro de las disposiciones finales de la ley 19.030 se establece que “anualmente, las empresas titulares de servicios re-

gulares deberán someter a consideración de la autoridad fiscalizadora de transporte aéreo, el plan de acción y presupuesto que aplicarán; así como el programa detallado de la evolución prevista a medio plazo, conteniendo el estudio de mercado inversiones proyectadas con sus implicancias patrimoniales, económicas y financieras” (artículo 52).

En el año 2002, la ley 25.561 declaró el estado de emergencia económica, cambiaria y administrativa.

En el marco de esta emergencia, el decreto 1.654 de fecha 4 de septiembre de 2002, en oportunidad de declarar el estado de emergencia del transporte aerocomercial que se desarrolla en todo el territorio de la Nación Argentina por operadores nacionales sujetos a la competencia de la autoridad nacional, por el plazo de vigencia de la ley 25.561, consignó en sus considerandos que “...el servicio público de transporte aerocomercial de cabotaje constituye un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación el Estado nacional debe asegurar en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme y en igualdad de condiciones para todos los usuarios” y que “es deber del Estado nacional velar por la adecuada prestación de los servicios públicos, preservando la salud no sólo del transporte aéreo, sino también del sistema general de transporte, evitando prácticas ruinosas que tras una efímera ventaja económica para el consumidor, se revelan a la larga, contrarias al interés general”.

En el mismo sentido, en la parte expositiva del decreto 1.238 de fecha 21 de mayo de 2003 se consignó que “... el servicio público de transporte aerocomercial constituye un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación el Estado nacional debe asegurar en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme y en igualdad de condiciones para todos los usuarios...”.

Conforme fuera expuesto en los párrafos precedentes, en su actual situación, las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. hoy involucradas en la prestación del servicio de transporte aerocomercial en nuestro país no reúnen ni garantizan la continuidad, regularidad e igualdad que exigen las referidas leyes 17.285 -Código Aeronáutico- y 19.030, impidiendo el acceso adecuado a un servicio de esencial importancia para el desarrollo de nuestro país.

La Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios ha detectado distintas irregularidades referidas a la capacidad técnica de la empresa conforme las exigencias del artículo 105 del Código Aeronáutico.

Entre las referidas irregularidades por parte de Aerolíneas Argentinas S.A. pueden consignarse: *a)* un alto porcentaje de la flota total se encuentra inmovilizada debido a razones técnicas, lo que conlleva a una deficiente prestación de los servicios a que está comprometida la empresa; *b)* la documentación de las aeronaves que se incorporan es presentada en la mayoría de los casos en forma incom-

pleta y anárquicamente organizada para su control; *c)* el incumplimiento por parte de un significativo número de pilotos de la directiva de adiestramiento en “factores humanos” (FH) y “gerenciamiento de los recursos humanos en las operaciones aeronáuticas” (CRM) (disposición 37/97 del Comando de Regiones Aéreas), así como de las directivas para implementar el adiestramiento en “CRM/LOS” y la asignatura “factores humanos”, en la aviación civil argentina (disposición 177/97 - DF y H); *d)* un inadecuado entrenamiento de las tripulaciones y el cese de los pagos correspondientes a los entrenamientos en simulador para sus pilotos y, *e)* fallas en la función logística relacionada principalmente en la falta de abastecimiento de los repuestos necesarios para lograr un adecuado mantenimiento y efectivo movimiento del parque aeronavegable.

Dicha situación se describe también en actuaciones producidas por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad y por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

A ello, cabe agregar que no obstante las inspecciones periódicas a que es sometida la empresa frente a las denuncias recibidas por parte de la autoridad aeronáutica, tanto desde el punto de vista material como desde el personal -repuestos apócrifos, descansos de tripulantes, cumplimientos de reglamentaciones, CRM (*crew resource management* - administración de recursos humanos en cabina), puede detectarse que no sólo se incumple con requisitos formales de la normativa vigente, sino que también se agravan las posibilidades de concreción de riesgos potenciales.

Es por ello que resulta necesario e indispensable la adopción de medidas urgentes que signifiquen reconocer una vez más el fracaso de la política privatizadora llevada a cabo respecto de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. que facilitó negocios privados en perjuicio del Estado ausente y sin posibilidades de ejercer en plenitud sus facultades de verificación y de control sobre la actividad de los grupos económicos privados que no garantizan la fuente de empleo para los trabajadores de nuestro país; que no cumplen con el entrenamiento a la tripulación; que no mantienen las aeronaves en funcionamiento, sea por ineficiencia o por conveniencia; que no garantizan la continuidad del servicio, que no dan importancia ni respetan lo que para el Estado nacional y para los ciudadanos significa mantener la aerolínea de bandera.

En virtud de lo expuesto y en atención a la situación imperante, el Estado nacional debe reasumir la gestión y operación del servicio público de transporte aerocomercial prestado por las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. a efectos de poder garantizar la continuidad y la correcta prestación del servicio público involucrado, así como para fortalecer la in-

tegración del territorio nacional y la vinculación de los intereses nacionales en el orden internacional y, eventualmente, la defensa nacional. A tal fin se dispone el rescate de las referidas empresas, por compra de sus respectivas acciones.

En tal sentido, se ha suscrito el acta acuerdo por el secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en representación del Estado nacional, y el Grupo Interinvest S.A. de fecha 17 de julio de 2008, reafirmada por el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios por el Estado nacional y por los señores Gerardo Díaz Ferran y Gonzalo Pascual, como accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., con fecha 21 de julio de 2008, cuya aprobación se propicia por la presente medida.

A través de la referida acta acuerdo se prevé la compra de las acciones de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. de propiedad del Grupo Interinvest S.A. por parte del Estado nacional; la conformación de un consejo de transición que tendrá a su cargo la administración y gerencia de ambas empresas durante el período de transición de sesenta (60) días hasta la transferencia de acciones; se determina que el Estado nacional propondrá y el Grupo Interinvest S.A. aceptará la designación del gerente general de Aerolíneas y Austral durante el período de transición; se dispone que para perfeccionar la compraventa de acciones las partes deberán contar en el plazo de sesenta (60) días con diversa documentación; y se conviene que durante el período de transición de sesenta (60) días se confeccionará un estado de resultados y relevamiento patrimonial de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. al 17 de julio de 2008.

En el proyecto que se adjunta, postulamos que el Tribunal de Tasaciones de la Nación realice las valuaciones de las empresas para confrontarlas con la valuación privada, encargando a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones que vigile que aquella valuación se realice conforme a la técnica y la ciencia aplicable de modo que exprese la real situación patrimonial empresarial.

Es nuestro interés que el precio final a que se arribe por aplicación de las cláusulas convenidas esté sujeto a la aprobación de ese Honorable Congreso de la Nación y así se lo proyecta en el artículo 3, *in fine*.

El proyecto postula por un lado, la continuidad de un programa de propiedad participada por el que los empleados podrían acceder hasta a un diez por ciento (10 %) de las acciones de las compañías.

Por otra parte, para la captación de inversiones privadas nacionales o extranjeras directas, se prevén mecanismos que garanticen plena transparencia y control.

Asimismo, en el proyecto de ley cuya aprobación se propone, se propicia la incorporación a la ley 26.337, de presupuesto de gastos y recursos de la administración nacional para el ejercicio 2008, del gasto y del financiamiento derivado de pagos de los precios de compra correspondientes a los paquetes accionarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. a los que se hace referencia en la presente ley y se autoriza a las jurisdicciones, entidades, fondos fiduciarios y empresas públicas del sector público nacional y al sistema financiero público y privado a otorgar transferencias y asistencia financiera a las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., a fin de sufragar sus gastos operativos y de funcionamiento y aquellos derivados de la compra del paquete accionario de dichas empresas, en el marco de comprometer la colaboración para el rescate de todos los organismos del Estado.

Se incluye en el proyecto la propuesta de que los aportes del Tesoro nacional se computen como aportes de capital.

Sin perjuicio de la participación del Honorable Congreso de la Nación que el resto del articulado prevé, se mantiene la función de la comisión creada al efecto de la reforma del Estado y el seguimiento de las privatizaciones.

Para finalizar, se expresa en el proyecto elevado lo que consideramos debe presidir la totalidad de los actos, asegurando la transparencia de los procedimientos de manera de facilitar el análisis, la evaluación y el ejercicio de los debidos controles en la transferencia de las acciones.

Como consecuencia de la situación descrita en los párrafos que anteceden, y encontrándose en juego la satisfacción del bien común, se somete a la consideración de ese Honorable Congreso de la Nación el presente proyecto de ley con la finalidad de que el Estado nacional garantice la continuidad, regularidad y obligatoriedad en la prestación del servicio público, así como el mantenimiento de las fuentes laborales, y el resguardo de los bienes involucrados en la prestación.

Se ha elegido la vía menos cruenta para terminar una relación de conflicto que sólo conduce a la destrucción de las empresas que resultan esenciales para una correcta prestación del servicio de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, cual es el acuerdo de compra de las acciones.

Creemos que la solución propuesta es la única que garantiza la continuidad de la fuente de trabajo para aproximadamente nueve mil personas. Esa continuidad es imprescindible para la prestación de un servicio que debe poner en el pasajero, en el usuario, su eje, para seguir integrando por vía aérea la totalidad del país federal.

Es la solución que reclama también la necesidad de acompañar el proceso de crecimiento del turismo nacional e internacional, una actividad cada vez

más fuerte en el crecimiento de nuestro producto interno bruto, fuente de divisas y de integración internacional, teniendo por finalidad la prestación de un servicio de excelencia que proyecte positivamente la imagen del país.

Este rescate, verdadero salvataje de empresas nacionales para su puesta en valor requiere el compromiso de los trabajadores y directivos, de todas las diversas expresiones políticas y sociales y de los que integran los distintos poderes del Estado.

Los argentinos, en diversidad y pluralidad, colaborando para que los usuarios locales y extranjeros de todas las latitudes disfruten de nuestro país al utilizar su línea de bandera, que debe acogerlos con hospitalidad, atención, compromiso y conciencia del importante papel que el buen servicio esta destinado a desempeñar.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Mensaje 1.201

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER
Sergio T. Massa. – Julio M. De Vido.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1º – Para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina, se dispone por esta ley el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. por compra de sus respectivas acciones.

Art. 2º – Apruébase el acta acuerdo suscrita por el secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en representación del Estado nacional, y el grupo Interinvest S.A. de fecha 17 de julio de 2008, y reafirmada por el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios por el Estado nacional y por los señores Gerardo Díaz Ferran y Gonzalo Pascual, como accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. con fecha 21 de julio de 2008, que en copia autenticada como anexo I forma parte integrante de la presente ley.

Art. 3º – El Tribunal de Tasaciones de la Nación deberá realizar las valuaciones correspondientes a los fines contemplados en la cláusula sexta del acta acuerdo que se aprueba por el artículo 2º de la presente ley. La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el artículo 14 de la ley 23.696 vigilará que aquellas valuaciones contemplen la real situación patrimonial de las empresas y se ajusten a criterios técnicos acordes al tipo de actividad que desempeñan.

El precio a que se arrije por aplicación de la cláusula mencionada deberá someterse, previo a su pago, a la aprobación del Honorable Congreso de la Nación.

Art. 4º – A los efectos del artículo 5º de la ley 25.152, apruébase, una vez cumplido lo acordado, la adquisición de las acciones aludidas en el acta acuerdo.

Art. 5º – Autorízase la cesión a los empleados de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. por hasta un máximo del diez por ciento (10 %) del paquete accionario de las respectivas empresas, de conformidad con el programa de propiedad participada.

Art. 6º – La cesión de acciones para posibilitar el ingreso de capitales privados deberá realizarse mediante procesos de licitación pública nacional e internacional que garanticen la igualdad de los oferentes, la selección de la oferta más conveniente, la plena transparencia y el debido control de la totalidad del procedimiento, con participación del Honorable Congreso de la Nación.

Art. 7º – Incorpórase a la ley 26.337, de presupuesto de gastos y recursos de la administración nacional para el ejercicio 2008, el gasto y el financiamiento derivado de pagos de los precios de compra correspondientes a los paquetes accionarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. a los que se hace referencia en la presente ley. Sin perjuicio de lo establecido en la ley 25.917, a los fines estadísticos el presente gasto no será contemplado en el cálculo del resultado financiero.

Autorízase la ampliación de la planilla anexa al artículo 48 de la ley 26.337, de presupuesto de gastos y recursos de la administración nacional para el ejercicio 2008, en los montos necesarios para hacer frente a las erogaciones que demande lo establecido en el presente artículo, en jurisdicción de la administración central y con destino al financiamiento de dichas erogaciones.

Art. 8º – Los organismos del Estado deberán prestar la colaboración y asistencia necesaria a los fines del cumplimiento de esta ley. Autorízase a las jurisdicciones, entidades, fondos fiduciarios y empresas públicas del sector público nacional y al sistema financiero público y privado a otorgar transferencias y asistencia financiera a las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., a fin de sufragar sus gastos operativos y de funcionamiento y aquellos derivados de la compra del paquete accionario de dichas empresas.

Las transferencias y la asistencia financiera de que se trate deberán informarse a la Jefatura de Gabinete de Ministros, la que a su vez las incluirá en su informe al Honorable Congreso de la Nación, dando cuenta también de lo dispuesto en orden a la autorización que confiere el artículo 7º de la presente ley.

Art. 9º – Las transferencias realizadas y a realizarse con aportes del Tesoro nacional para gastos de gestión, administración y funcionamiento de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas -

Cielos del Sur S.A., hasta la efectiva transferencia de la propiedad de las acciones, deberán ser computadas como aportes de capital.

Art. 10. – La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el artículo 14 de la ley 23.696 ejercerá las funciones previstas en la referida norma y a tal fin se le remitirán informes de las acciones que se lleven a cabo.

Art. 11. – Durante el período de transición deberá asegurarse la transparencia de los procedimientos de manera de facilitar el análisis, la evaluación y el control de la correcta instrumentación de la transferencia de las acciones.

Art. 12. – La presente ley entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial

Art. 13. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER
Sergio T. Massa. – Julio M. De Vido.

ANEXO I
 ACTA ACUERDO

Buenos Aires, 17 de julio de 2008.

REUNIDOS:

De una parte: ingeniero Ricardo Raúl Jaime de nacionalidad argentina, secretario de Transportes de la Nación Argentina, en nombre y representación del gobierno de la Nación Argentina, titular accionario de Aerolíneas Argentinas S.A. (en adelante el “Estado nacional”).

Y de otra: don Eduardo Aranda Unzurrunzaga en representación del grupo Interinvest S.A. (en adelante “IV”).

Las “Partes” se reúnen para celebrar el presente acuerdo conforme las cláusulas que se describen seguidamente.

EXPONEN:

Que las Partes son conscientes de la grave situación de público y notorio conocimiento que atraviesan las compañías Aerolíneas y Austral, deseando para ambas un futuro comprometido al mejor servicio en eficiencia y calidad del mercado argentino y en beneficio de los empleados, tanto de Aerolíneas como de Austral.

Que IV manifiesta su voluntad de vender la totalidad de acciones de que es titular en Aerolíneas y Austral, formulando expresa indicación para ellos en este acto.

Que el Estado nacional manifiesta su voluntad de comprar la totalidad de acciones de que es titular IV en ambas empresas, formulando expresa indicación para ello en este acto, atento a su obligación de garantizar la prestación del servicio de aerotransporte.

Que a los efectos de adoptar los recaudos societarios y legales para formalizar la compraventa, las

partes acuerdan fijar un plazo de sesenta (60) días de suscrito el presente, durante los cuales se obtendrá la aprobación por parte de las asambleas, de accionistas pertinentes y se instarán los recaudos legales que el Estado nacional debe adoptar para ello. El período de 60 días que transcurra hasta la fecha de efectiva transferencia de las acciones será definido en adelante como el “Período de Transición”.

EN VIRTUD DE LO ANTES EXPUESTO, LAS PARTES ACUERDAN:

Cláusula primera: IV entregará al Estado nacional la documentación necesaria para formalizar las transferencias objeto del presente.

Cláusula segunda: El Estado nacional adoptará los recaudos legales necesarios para adquirir la totalidad de las acciones de Aerolíneas y Austral de propiedad de IV.

Cláusula tercera: Las Partes acuerdan conformar un Consejo de Transición que tendrá a su cargo la administración y gerencia de las operaciones de Aerolíneas y Austral durante el Período de Transición. Este consejo estará integrado por dos (2) representantes del Estado nacional, y dos (2) representantes por parte de IV.

El Estado nacional propondrá y, por el presente IV aceptará, designar al gerente general de Aerolíneas y Austral durante el período de transición de 60 días, quien tendrá a su cargo el control de las operaciones y la gestión ordinaria de las empresas bajo las instrucciones expresas del Consejo de Transición.

El Consejo de Transición llevará adelante la gestión y administración de Aerolíneas y Austral durante el período de transición de 60 días hasta la transferencia de las acciones, y realizará las acciones necesarias para dar cumplimiento en tiempo y forma a lo establecido en la cláusula cuarta del presente.

Cláusula cuarta: para perfeccionar la compraventa de las acciones objeto del presente Acuerdo las Partes deberán contar, en el plazo de sesenta (60) días, con:

a) Los instrumentos legales y societarios para formalizar la compraventa de acciones a favor del Estado nacional;

b) Detalle e informe sobre el estado de situación de la totalidad de los activos materiales asistentes en Aerolíneas y Austral, indicando el estado de funcionamiento y los servicios necesarios para el funcionamiento de los bienes de uso en general; bienes inmuebles situados en el país y en el extranjero; aeronaves; motores; vehículos automotores; bienes de cambio y de consumo, etcétera;

c) Detalle e informe sobre el estado de situación de los contratos y órdenes de compra existentes en Aerolíneas y Austral;

d) Los informes y estado de situación de la deuda concursal exigible y posconcursal que registra Aerolíneas y de los pasivos existentes en Austral;

e) Informes y estado de situación de los contratos laborales y de la organización administrativa;

f) Informes y estado de situación de las concesiones, autorizaciones y garantías vigentes;

g) Toda otra información necesaria y suficiente para la determinación del valor de Aerolíneas y Austral, que el Estado nacional requiera.

Cláusula quinta: Durante este Período de Transición de 60 días las partes aquí firmantes convienen en confeccionar un estado de resultados y relevamiento patrimonial de Aerolíneas y Austral al día 17 de julio de 2008, fecha en la que entrará en funciones el Consejo de Transición, a fin de proteger los derechos e intereses de el Estado nacional, accionistas, directores, gerentes y empleados, y de los acreedores y clientes de Aerolíneas y Austral.

Una vez confeccionados y auditados los estados de resultados, dentro del plazo de 60 días antes establecido y de conformidad con las normas y regulaciones aplicables, las partes deberán considerar y aprobar: i) los estados contables y gestión de Aerolíneas al 31 de diciembre de 2007, y ii) los estados contables especiales y gestión de Aerolíneas al 17 de julio de 20,08.

Respecto de Austral, las partes consideraran los estados contables a las fechas indicadas en los incisos i) y ii).

Dichos estados contables deberán ser aprobados por los accionistas de Aerolíneas y Austral, conforme las vías legales pertinentes.

Cláusula sexta: Los precios de compra de cada uno de los paquetes accionarios de Aerolíneas y Austral se determinaran de conformidad con lo siguiente:

i) El precio de compra por el paquete accionario de Austral se determinará a partir de las valuaciones que efectuará una entidad evaluadora que designe IV al efecto y la que se realice a solicitud del Estado nacional.

ii) El precio de compra por el paquete accionario de Aerolíneas se determinará a partir de las valuaciones que efectuará una entidad evaluadora que designe IV al efecto y la que se realice a solicitud del Estado nacional.

El Estado nacional solicitar las valuaciones de su parte de acuerdo con lo antes referido al Tribunal de Tasaciones, órgano que evaluará las empresas en su conjunto.

En caso de exigir diferencias entre las valuaciones que se efectúen y/o de no arribarse de otro modo a un acuerdo respecto de los precios de ambos paquetes accionarios, se solicitará una tercera valuación de una cantidad imparcial, nacional o extranjera, de prestigio internacional, especializada en compraventa y/o valoraciones de empresas internacionales del sector, cuya valuación será fina y definitiva para las partes.

El sistema de valuación será por descuento de flujo de fondos futuros, A los efectos del cálculo de dichos flujos futuros de fondos, se asumirá: i) el cos-

to del combustible a su valor subsidiado actual de \$ 1,85 (pesos uno con ochenta y cinco centavos) por litro más IVA, el que se modificará hacia el futuro de forma referencial y proporcional a las variaciones del mercado; y ii) La tarifa de cabotaje actual, modificada en forma proporcional con las modificaciones que se proyecten para el resto de los costos.

El pago de los precios de compra correspondientes a los paquetes accionarios de Aerolíneas y Austral aquí mencionados deberá realizarse contra la transferencia de las acciones mediante transferencia bancaria de fondos de libre e inmediata disponibilidad a las cuentas del exterior que IV notificará por escrito con anterioridad a la fecha de pago.

El procedimiento arbitral se desarrollará en idioma español para facilitar el entendimiento para ambas Partes.

De todo lo cual se suscribe la presente acta acuerdo, la cual será refrendada por el señor ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios arquitecto Julio Miguel De Vido y don Gerardo Díaz Ferrari y don Gonzalo Pascual, como accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., en duplicado y a un solo efecto en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el día lunes 21 de julio de 2008.

—A las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Transportes.

Sr. Presidente (Fellner). — En consideración en general.

Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. — Señor presidente: el proyecto de ley que estamos tratando, que fue enviado por el Poder Ejecutivo y está contenido en el expediente 18-P.E.-2008, ha sido analizado durante varias semanas. Hemos escuchado la palabra del Estado, las empresas, los gremios y también la de la oposición.

Fundamentalmente, este proyecto plantea recuperar nuestra línea de bandera después de dieciocho años de su privatización. Tras escuchar, ver, leer e interiorizarnos mucho en relación a cómo se encuentra hoy la empresa, para nosotros es una alegría pensar que Aerolíneas Argentinas y Austral volverán a ser parte del Estado dado que durante todo este tiempo que estuvieron en manos de grupos privados llegaron a una situación caótica.

El Estado entiende que el transporte aéreo debe ser considerado como un servicio público. Por lo tanto, no puede ni debe estar ajeno a lo que sucede ni a las responsabilidades que le caben frente a la suerte de nuestra aerolínea de bandera.

El transporte aerocomercial constituye un servicio esencial para la sociedad, y por ello el Estado nacional debe asegurar su prestación en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme, eficiente y en similares condiciones para todos los usuarios. Y quienes somos usuarios permanentes de este servicio pudimos comprobar cuáles eran las condiciones de nuestra aerolínea de bandera.

La ubicación geográfica y la extensión de nuestro territorio otorgan al transporte aéreo una importancia más que decisiva y lo convierten en el medio ideal, conveniente e insustituible para la comunicación e integración.

Nuestro transporte aéreo debe contribuir al desarrollo y crecimiento de nuestro país. Es el único servicio público que cuenta con estructuras como para dar una respuesta inmediata a los requerimientos que la Argentina demanda. Por tratarse de una herramienta esencial para el desarrollo de la economía, el gobierno asume como política de Estado hacer sostenible el desarrollo del transporte aéreo como servicio público, y es lo que con responsabilidad estamos propiciando.

La historia de Aerolíneas Argentinas comienza con el decreto 26.099, dictado el 7 de diciembre de 1950, cuando se creó como empresa del Estado con el ciento por ciento de participación estatal.

Por ley 19.030 queda designada como la empresa ejecutora de la política aerocomercial de transporte del Estado. Mediante la ley 23.696 del año 1989, y los decretos 1.591, del 27 de diciembre de 1989, y 1.024, del 28 de mayo de 1990, se dispuso la privatización del 85 por ciento de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado, la cual fue adjudicada al consorcio encabezado por Iberia y Cielos del Sur. Once años después ingresa en concurso de acreedores.

El 22 de junio de 2001 se declara el concurso de acreedores de Aerolíneas Argentinas, luego de varios meses de cesación de pagos. Por esas épocas Aerolíneas Argentinas llegó al borde de la quiebra. La compañía había sido comprada sin deuda por Iberia y para entonces acumulaba un pasivo de 1.000 millones de dólares.

El 17 de octubre de 2001 el grupo Aircomet S.A. e Interinvest S.A., conocido como Grupo Marsans, se hace cargo de la empresa. Lamentablemente, no es el momento; el gobierno no analiza los antecedentes de Marsans, que era

un operador turístico y no un operador del transporte aéreo. Y así llegamos a esta gestión; después de siete años, al frente de Aerolíneas Argentinas y Austral, Marsans ha manifestado que su gestión llega a su fin.

Por eso, los resultados de la administración por parte de dicha empresa fueron aciagos. A pesar de los aportes recibidos de la SEPI de España, que terminaron con la deuda de Aerolíneas y Austral, en un poco más de un lustro ambas compañías logran acumular una deuda exigible de 240 millones de dólares y un pasivo total cercano a los 900 millones de dólares.

Sobre una flota de 85 aviones, hoy operan solamente 35, el Estado ha rescatado 9. Esto ocurre por falta de mantenimiento y reparaciones.

La situación económico-financiera que hoy presentan las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral no es otra cosa que el producto del gerenciamiento llevado a cabo por el accionista mayoritario, el cual las ha colocado en una situación que atenta contra la correcta prestación de un servicio para la sociedad.

Presentan un pasivo concursal de 18.600.000 dólares y suman a ello una deuda posconcursal. Durante todo este tiempo el Estado ha firmado diferentes acuerdos tratando que la compañía siguiera operando sin perjudicar su situación económica. Además, la empresa se comprometía a realizar inversiones, incorporar aeronaves y mejorar la eficiencia de sus operaciones.

Pero, lamentablemente, durante todo este tiempo la empresa, o los accionistas del grupo Marsans, nunca dieron cumplimiento a las inversiones. No incrementaron los vuelos regulares y no incorporaron nuevas aeronaves para la prestación de los servicios de cabotaje e internacionales.

El 7 de julio el secretario de Transporte se presenta ante el juez del concurso a pedir la intervención judicial, cosa que le es denegada. A partir del 8 de julio, cuando el grupo Marsans decide no hacerse cargo de las empresas, sin lugar a dudas pone al Estado nacional en una situación que no admite otra solución que hacerse cargo del transporte aéreo. Según ya marqué esto es importante por la cantidad de pasajeros que transporta y por la cantidad de empleados que tiene; más de 9 mil.

También quiero aclarar que en este paquete de Aerolíneas y Austral están las empresas que conforman el grupo –Jet Pack, Optar y

Aerohandling—, porque en esta ley contemplamos a todos.

Probablemente, la sonrisa del señor diputado Giubergia signifique el acompañamiento al proyecto ante tamaña situación de la empresa Aerolíneas Argentinas. Sin ninguna duda, el Estado nacional se hace cargo, después de haber analizado muchas de las posibilidades que teníamos para rescatar Aerolíneas Argentinas, para comprar sus acciones.

Con la responsabilidad con la que se tiene que mover el Estado y nosotros como Cámara, quiero señalar que tuvimos la oportunidad de discutir cada uno de los artículos de esta ley donde ponemos e imponemos que el Tribunal de Tasaciones realizará la valuación de las acciones.

También establecemos que la Auditoría General de la Nación va a realizar los análisis correspondientes. Asimismo, la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones tendrá un rol muy importante.

En el artículo 7° prevemos fundamentalmente la autorización para que se tomen los recursos financieros, se instrumenten los mecanismos que corresponden y se adecuen presupuestariamente todas las partidas. A tal fin, a la comisión bicameral a que se refiere el artículo 7° se le remitirán los informes de las acciones que se lleven a cabo.

Vamos a autorizar solamente los déficit operativos y no los gastos. Fundamentalmente, vamos a pedir la intervención de la Auditoría General de la Nación para que no queden dudas de lo que queremos hacer.

También es destacable lo que nos pasa con todo esto, señalando por qué es imprescindible que recuperemos la empresa, pues produce un fuerte impacto en el turismo tanto nacional como internacional.

Lamentablemente, hemos bajado nuestra participación tanto en el mercado nacional como internacional. La participación en el mercado internacional era del 14 por ciento y se ha reducido al 3 por ciento. Esta porción de mercado deberá ser recuperada.

Esto genera un número que creo es demasiado importante: significa el ingreso a nuestro país de 4.500 millones de dólares. Se estima que con Aerolíneas Argentinas funcionando a pleno podremos duplicar las cifras en el mediano plazo.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta el cumplimiento de un rol social muy importante, ya que Aerolíneas Argentinas y Austral llegan a treinta y tres destinos, de los cuales veintitrés lugares son operados por esta empresa. Se transportan 6 millones de pasajeros en total.

Por supuesto que durante todo este tiempo hemos escuchado diferentes voces planteando distintas alternativas, pero a nuestro entender lo que traen aparejado estas alternativas —aclaro que el gobierno nacional también las ha estudiado— es la desaparición lisa y llana de la industria aerocomercial argentina y la pérdida irreparable de la única herramienta capaz de ejecutar en la práctica las políticas y el plan estratégico del gobierno nacional para el desarrollo de nuestra industria aerocomercial.

Ya he hablado de partes del proyecto. Debo reiterar que en el artículo 2° se prevé la participación del Tribunal de Tasaciones de la Nación para la evaluación del precio o del valor de la acción para que posteriormente, como dice el artículo 3°, el Congreso Nacional vuelva a tratar el tema.

En los artículos 7° y 8° se habla de la participación de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, por un lado, y por otro, de la Auditoría General de la Nación, a efectos de que en el ámbito de sus competencias realicen los análisis, evaluaciones y seguimientos para la correcta instrumentación de las operaciones de rescate que se lleven a cabo en el cumplimiento de la ley.

Por eso, la decisión del gobierno nacional de rescatar Aerolíneas Argentinas y Austral es una política de Estado a fin no solamente de resguardar los 9 mil puestos de trabajo sino también de garantizar la integración regional de los grandes centros urbanos y capitales de provincia e importantes centros turísticos. Estos últimos demandan necesariamente y en forma prioritaria el transporte de bienes y personas a través del medio aéreo como única alternativa para contribuir a su comunicación y desarrollo, al crecimiento del país y al bienestar general de la población, y las consecuencias inmediatas serán más empleo, más divisas, más inversiones genuinas y, sobre todo, el bienestar general del país.

Creo que para cumplir con el objetivo de la ley, de reestatizar Aerolíneas Argentinas y Austral, no sólo contamos con nuestra posibilidad

de dar al Estado nacional los instrumentos para que ello ocurra sino también con la ayuda inestimable e imprescindible de los compañeros trabajadores, quienes van a poner de sí todo lo necesario para el cumplimiento, y fundamentalmente para el rescate, de dichas empresas.

A partir de la sanción de esta norma el Estado se hará cargo nuevamente de la empresa. En realidad, ya se hizo cargo cuando alguien abandonó su puesto y el Estado decidió hacerlo por el grado de responsabilidad con el que debe actuar. A partir de determinada fecha –quizás el 8 de julio cuando pagó los sueldos, o quizás cuando firmó el acta, que es un acto administrativo– el Estado nacional dijo “me voy a hacer cargo de una empresa que tiene un montón de problemas, pero a partir de ahora, con austeridad y con transparencia, fijaremos un plan de acción estratégico para recuperar esta empresa”. Es una empresa a la que todos los argentinos sentimos como nuestra y por eso vamos a acompañar este proceso.

Por último, quiero agradecer la participación de los señores diputados en las reuniones de comisión, que fueron bastante nutridas, y también agradezco a los empleados, quienes ayer han trabajado hasta altas horas de la noche esperando los dictámenes de minoría, que llegaron alrededor de la una de la madrugada. Esos dictámenes de minoría los tenemos contemplados acá y luego los señores diputados analizarán si son viables o no, fundamentalmente porque hay que ver cuál es el gasto de esos proyectos que la minoría está proponiendo. Según lo que nos informan, a las 15 el personal de la Imprenta nos va a entregar todos los dictámenes impresos.¹

Por lo expuesto, pedimos el acompañamiento para este proyecto de ley, de rescate y reestatización de Aerolíneas Argentinas y Austral. De acuerdo con lo que escuchamos durante todo este tiempo, todos estamos totalmente de acuerdo en que estas dos empresas deben volver al Estado nacional. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Nieva. – Señor presidente: nuevamente llega al recinto del Congreso –un Congreso que en los 90 lamentablemente aprobó un proceso

de privatizaciones en el que estaba nuestra aerolínea de bandera–, este tema sumamente importante.

Hablamos de un Congreso dominado por una fuerte mayoría justicialista, que convalidó diversas modificaciones que implicaron la pérdida de la acción de oro y el aumento del capital en perjuicio de los trabajadores y del propio Estado.

Luego pasamos por la crisis de 2001, cuando el Congreso también tuvo participación, pero en este caso con la intervención de todos los bloques. Así se exigió al gobierno español que saneara la compañía y diese una salida, surgiendo el convenio de 2001, donde se logra que España aporte 758 millones de dólares para el saneamiento de la compañía, la que se vende a Marsans.

Más adelante, la Cámara de Diputados y la Comisión de Transportes expresaron su preocupación por la situación de Aerolíneas. Hemos recibido a los sindicatos y planteado muchas veces la necesidad de la presencia del secretario de Transporte, que recién vino ahora, trayéndonos un presente griego. Me refiero a una caja de Pandora, que es el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo.

En los fundamentos del proyecto de ley figura un relato imperdible de los incumplimientos, de los fraudes y hasta de las actitudes delictuosas de Marsans. Creo que los fundamentos del proyecto de ley también darían pie para hacer una denuncia penal en contra de Marsans.

Aquí quiero hacer un pequeño paréntesis: la situación era conocida por el gobierno y por el secretario de Transporte, como lo dijo en la comisión. Lamentablemente, el secretario de Transporte no le avisó al jefe de campaña de la señora presidenta Cristina Fernández de Kirchner que no recibiera el aporte de más de 300 mil pesos –no recuerdo bien el importe exacto– que hiciera la empresa Marsans a su campaña presidencial. Deberían revisar el tema de los aportes de campaña, porque por allí aparecen algunos problemas.

Finalmente, ha llegado este proyecto. Desde la oposición observamos que en la bancada justicialista se han hecho esfuerzos para corregir algunas cuestiones que se evidenciaban como problemáticas. Sin embargo, a nuestro entender, no resuelven el fondo de la cuestión.

Con Aerolíneas Argentinas se ha cometido una estafa, en la que hay varios involucrados.

¹ Al formular la señora diputada esta expresión el Orden del Día N° 591 se hallaba en proceso de impresión.

Cuando en 2001 Aerolíneas y Austral se venden a Marsans, la operación se hace por un dólar; es decir que la empresa es adquirida por el precio simbólico de un dólar y un aporte de 758 millones de dólares del Estado español, de los cuales 300 debían aplicarse a la cancelación de pasivos, pues Aerolíneas se había presentado en convocatoria de acreedores. Todavía hay un concurso preventivo abierto.

La aprobación que hizo el Consejo de Ministros del acuerdo que debía firmar la SEPI –Sociedad Estatal de Participaciones Industriales– con Marsans autorizaba a utilizar 300 millones de dólares para la cancelación de pasivos y 248 millones de dólares para un plan industrial que comprendía la incorporación de 23 aviones nuevos a la flota, lo que debía cumplirse hasta el año 2004.

También había otras obligaciones, como la ampliación de rutas, una nueva presencia en el mercado internacional de la empresa y la garantía de la fuente laboral. Además, se contemplaba un importe adicional de 200 millones de dólares.

Lamentablemente, no se controló lo que se hacía con esos recursos, y con esos 300 millones de dólares se realizó una maniobra fraudulenta. En lugar de cancelar los pasivos, los señores de Marsans, a través de diversas figuras, en algún caso, de una compañía de fantasía, se compraron los créditos y se pagó el total de la deuda con algunos bancos, como el AMRO Bank, BBVA, Citibank, y también se canceló la deuda con Repsol-YPF por 57 millones de dólares. Pero el tema es que en lugar de cancelar el resto de las deudas, Marsans se subrogó en los derechos como acreedora de su propio concurso.

De ese modo, al contar con mayoría suficiente manejó a voluntad el concurso y logró un acuerdo extraordinario: se aplicaba una quita del 60 por ciento y por el resto se hacían pagos en cuotas.

En ese acuerdo se violó el principio de igualdad ante los acreedores y, además, se realizó una maniobra por la cual los fondos que debían aplicarse a la cancelación de deudas, Marsans los capitalizó como recursos y efectuó un aumento de capital en perjuicio de los trabajadores y del Estado nacional. Esta es la primera defraudación que registramos en Aerolíneas Argentinas.

Existen actuaciones en los tribunales de España que dan cuenta de los desvíos que se registraron en el acuerdo original firmado entre la SEPI y Marsans. Esto provocó que la SEPI hiciera observaciones y realizara algún tipo de reclamo por la falta de cumplimiento del acuerdo.

Además, esa situación dio lugar a la presentación de dos denuncias penales, que fueron radicadas en el juzgado 35 de Madrid. En esas denuncias también se ventilan los fraudes fiscales en perjuicio del gobierno de España por declaraciones y balances falsos.

Gracias al trabajo llevado a cabo en nuestro país por algunos de los gremios de Aerolíneas Argentinas y por algunas personas que han seguido esta problemática, el gobierno de la Nación impugnó los balances correspondientes a los ejercicios de los años 2002, 2003 y 2004; incluso, se hizo una denuncia penal.

Ese tendría que haber sido el camino a seguir, es decir, el seguimiento de los incumplimientos para evitar llegar a esta situación, pero lamentablemente no fue el que se transitó. Tengamos en cuenta que el señor secretario de Transporte de la Nación, ingeniero Ricardo Jaime, fue director de la compañía en representación del Estado durante casi un año, entre 2003 y 2004. Ese fue el período en el que se produjeron los incumplimientos más graves, que finalmente llevaron a Aerolíneas Argentinas a una situación de quiebra. En aquel momento debieron incorporarse a la flota los aviones que nunca llegaron; en aquel momento había que vigilar que se cumpliera acabadamente con las inversiones para que Aerolíneas Argentinas saliera de la situación de crisis por la que atravesaba.

Sin embargo, nos encontramos con que por lo menos hubo ausencia del gobierno nacional. No hubo una política para seguir esa situación; más bien, una política errática, toda vez que en 2006 el ex presidente Kirchner viajó a España y luego de ese viaje nos enteramos de una suerte de amnistía o perdón hacia la empresa Marsans. Digo esto porque a través de un convenio que establecía una recuperación de acciones de Aerolíneas Argentinas por parte del Estado nacional, también tomamos conocimiento de esa suerte de perdón, porque se levantaban las impugnaciones a los balances falsos y además se aprobaba el balance correspondiente al año 2005.

Para nosotros ese fue un grave error. Además, esa actitud se contradice con lo que ex-

presa el mensaje elevado por el Poder Ejecutivo a este Congreso. En nuestra opinión tendría que haber existido una política de control más enérgica, que lamentablemente no fue la que se aplicó.

Paralelamente a eso existieron otros problemas, como la crisis aerocomercial, que no se reflejó en decisiones y políticas concretas. Todo esto nos lleva a la situación en que nos encontramos: empieza a faltar el dinero, los recursos y, como decía la señora presidenta de la comisión, disminuye el número de aviones en servicio. En nuestro propio aeropuerto de Jujuy hay todavía dos aviones esperando reparaciones, y lo mismo sucede en muchos otros aeropuertos del país.

Finalmente, se llegó al punto en que durante un mes no se pagaron los sueldos, y otra vez tuvo que salir el Estado nacional asegurando el servicio.

Estamos absolutamente contestes en que hay que garantizar la existencia de una línea aérea de bandera que preste un servicio de cabotaje, imprescindible para unir a nuestro país en toda su extensión, y consideramos que esa empresa es Aerolíneas Argentinas, que cubre el 80 por ciento del cabotaje en la Argentina.

También estamos absolutamente contestes en que se debe preservar la fuente laboral, que es el capital más valioso que tiene Aerolíneas Argentinas: la profesionalidad y la capacitación de sus trabajadores.

Me parece que éste ha sido el ánimo y el convencimiento de todos los legisladores. No he visto a nadie plantear algo diferente.

Lamentablemente, en este proyecto observamos que la decisión, traducida en una negociación improvisada celebrada por el señor secretario Jaime, consiste en una compra sin ningún tipo de condicionamientos, y además establece cláusulas realmente perjudiciales para el interés público.

En esa acta acuerdo, firmada en julio de este año, se dispone lisa y llanamente la compra de Aerolíneas Argentinas, lo que para los argentinos implica hacernos cargo de la empresa tal como está, es decir, con una deuda de cerca de novecientos millones de dólares. Pero el problema no está sólo en los novecientos millones de dólares; se trata también de que no sabemos qué hay adentro. Digo esto porque, por ejemplo, no existe el balance del año 2007.

El gobierno y nosotros, los diputados, a través de la Comisión Mixta Revisora de Cuentas, solicitamos a la Auditoría General de la Nación que se hiciera una auditoría en la empresa Aerolíneas Argentinas. Y parece que se manejaba como un almacén, con vales de caja, y no tenían detalles de los pasajes vendidos al 17 de julio. Como ustedes saben, en los balances de corte hay que ir a la compañía para comprobar cuántos pasajes hay vendidos, cuánto dinero se tiene en caja, dónde están los depósitos, cuáles son los créditos, etcétera. La auditoría todavía está juntando papeles y no va a poder conocer y hacernos conocer la situación de la empresa.

Hubiese sido bueno que este Congreso, que está por tomar la decisión de comprar una compañía, sepa de qué se trata. Pero desconocemos esto; no sabemos qué hay adentro; no hay balance. Y la Auditoría General de la Nación no va a poder tener listo ese balance en menos de dos meses. Es decir, hay un desorden mayúsculo, fantástico en esa compañía.

Sin embargo, el problema es esa acta acuerdo, y ustedes lo han comprendido. Han entendido que era muy difícil de justificar, y por eso han tomado una decisión, aunque para nosotros es insuficiente. Otros legítimamente podrán considerar que es suficiente haber eliminado del proyecto toda mención al acta acuerdo firmada por Jaime. Pero, repito, para nosotros no lo es por lo siguiente: en el artículo 1º se expresa una decisión de comprar y, como todos sabemos, la compraventa es un acuerdo de voluntades. El principio del acuerdo de voluntades está en esa acta. Por eso, desde la oposición solicitamos la derogación y el rechazo expreso de aquella acta.

Sr. Presidente (Fellner). – Señor diputado: le recuerdo que usted comparte su tiempo con la señora diputada Quiroz.

Sr. Nieva. – Ya termino, señor presidente; debemos tener cierta elasticidad.

Si esa acta no se deroga, si no se le recomienda al Poder Ejecutivo que cambie el acuerdo realizado, lamentablemente va a haber un derecho para el grupo Marsans, más allá de lo que diga la ley.

¿Cuál es el problema? El problema central, que no se corrige —que entre otros señores legisladores inclusive fue planteado ayer por el señor diputado Lozano—, es el sistema de valuación de flujo de fondos que se establece en aquel

acuerdo. Todo el esfuerzo que hace el Estado nacional reparando aviones, poniéndole valor a la compañía, logrando el acuerdo de paz social con los subsidios al combustible, va a significar que se pueda dibujar un número, más allá del desacuerdo que pueda haber entre los valuadores que pongan las partes. Es decir que podrá existir un dibujo que dé a los valuadores de Marsans un crédito a cobrar por sus acciones que no valen un peso. Cuando ellos le vendieron la compañía al Estado español se descartó el sistema de flujo de fondos y se estableció el valor de liquidación, que es lo que tendría que haberse convenido con Marsans.

Hay que reclamar al Estado español. Todavía existe dinero disponible en la SEPI para las contingencias de un convenio que no se cumplió adecuadamente. Esas son las líneas que se pueden explorar y que no se exploraron.

Nosotros creemos que hay otras alternativas, otras salidas que pueden lograr el mismo objetivo: preservar la compañía, los servicios y la fuente laboral. (*Aplausos.*)

Sra. Quiroz. – Señor presidente: solicito que los cuatro minutos que me corresponden los pueda utilizar cuando solicite el uso de la palabra.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba, que comparte su tiempo con el señor diputado Cuccovillo.

Sra. Sesma. – Señor presidente: desde el bloque del Partido Socialista hemos presentado un dictamen de minoría que está sostenido fundamentalmente en tres ejes.

Por un lado, entendemos que aun con las modificaciones positivas –porque objetivamente se ha avanzado en un sentido positivo sobre el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo–, y después de un largo trabajo realizado en las dos comisiones, sigue vigente el acta acuerdo que firmó el secretario de Transporte con el grupo Marsans. Para que el avance que se ha producido en el dictamen que se pretende aprobar hoy tenga realmente validez y sustentabilidad, entendemos que hubiera sido imprescindible que esta Cámara de Diputados rechazara esta acta acuerdo y en tal sentido encomendara al Poder Ejecutivo dejarla sin efecto.

El otro punto que sostiene nuestro dictamen de minoría se relaciona con la alternativa que nosotros vemos para la continuidad de Aerolíneas Argentinas en manos del Estado. Entiendo que se han planteado distintas alternativas para

hacer viable el funcionamiento de Aerolíneas Argentinas y que ninguna es perfecta. Este tipo de salidas, en el marco de una situación crítica, tienen sus pros y sus contras, como ocurre con todas las cosas, pero consideramos que lo que ha elegido el gobierno en el acta acuerdo, que es la compra de acciones, es la peor de las salidas.

Nuestro dictamen de minoría aporta una propuesta, que es la expropiación. Entendemos que por medio de la expropiación el Estado nacional es soberano para fijar el precio, tiene la posibilidad, en forma minuciosa y detallada a través de mecanismos institucionales y de los organismos que existen para ello, de fijar un precio justo. Se trata de que el Estado no tenga que pagar una deuda de la cual no es responsable y pueda convertirse en acreedor de la empresa por las cargas sociales incumplidas, las multas impagas, etcétera.

Por otra parte, en el dictamen de minoría planteamos algo que en nuestra opinión no es menor: el modelo de empresa del Estado que venimos sosteniendo desde hace tiempo, que no es precisamente con el que se han creado empresas estatales durante este gobierno.

Nosotros proponemos crear esta empresa bajo la forma jurídica de una sociedad del Estado, y consideramos muy importante que la gestión empresaria sea participativa para evitar la corrupción, el manejo discrecional y el clientelismo político, porque muchas veces las empresas del Estado terminan siendo botines de guerra del gobierno de turno –lo señalo en general– para generar empleo, armar estructuras, solventar gastos de campaña, etcétera.

En nuestra opinión, una empresa pública moderna con mayoría estatal debe estar cogestionada o tener participación en el control no sólo de los trabajadores sino también de los usuarios, que son los ciudadanos.

Asimismo, consideramos que esa empresa del Estado debe tener un marco regulatorio que determine las obligaciones y los derechos.

En nuestro dictamen de minoría planteamos también que el estatuto y el presupuesto de esta empresa que se creará deben ser aprobados por el Congreso de la Nación.

Por otro lado, nuestro dictamen propicia la creación de una comisión investigadora especial para analizar todo el proceso de venta de Aerolíneas Argentinas hasta este momento.

Desde nuestro punto de vista, la corrupción es absolutamente negativa, pero para la institucionalidad y la credibilidad es más perjudicial la impunidad. En ese sentido, cabe señalar que a lo largo de muchos años se han registrado responsabilidades de distintos gobiernos, funcionarios, empresarios y algunos dirigentes gremiales, todo lo cual condujo a esta situación de vaciamiento de la empresa.

Compartimos con el oficialismo, y creo que con la mayoría de los bloques de la oposición, que este servicio público fundamental y esencial para el desarrollo integral de nuestro país debe ser garantizado por el Estado.

Compartimos que el Estado debe jugar un rol protagónico y tener una presencia mayoritaria en la empresa.

Compartimos que se deben mantener las fuentes de trabajo y que ha habido una clara responsabilidad del grupo empresario involucrado que desembocó en la situación actual.

Sin embargo, no podemos acompañar esta buena intención manifestada en este proyecto. Y remarco lo de “buena intención”, porque en realidad se han introducido modificaciones positivas, pero nuestra preocupación es ser corresponsables de la aprobación de una norma que deje en vigencia un acta acuerdo que bajo ningún punto de vista podemos convalidar.

Nosotros pensamos que se trata de un acta acuerdo absolutamente beneficiosa para el grupo Marsans, dado que es impensable comprar acciones de una empresa que está casi en situación de ser declarada en quiebra. Recalco esto de “ser declarada”, porque no es cuestión de que alguien solicite la quiebra, sino porque por el propio proceso judicial en marcha en cualquier momento el juez puede declararla.

No se puede entender cómo se pretende comprar acciones de una empresa que prácticamente está en situación de ser declarada en quiebra, y no porque alguien la pida sino porque el propio proceso judicial en marcha determina que el juez en cualquier momento la puede declarar.

Entonces, no se puede entender cómo voy a comprar acciones de una empresa que está casi en situación de quiebra, cuando el precio lo va a terminar fijando un árbitro o una consultora internacional. Además, ese precio será inapelable y se determinará por los flujos a futuro sin tener en cuenta la tasa de descuento.

No quiero detenerme en este punto para no excederme en el tiempo y respetar el que tiene mi compañero, pero me pregunto si todos los elementos planteados en esa acta acuerdo –que no puedo creer que se haya firmado por no haber técnicos que asesoren al gobierno, al Secretario de Transporte o a las autoridades correspondientes– son beneficiosos para la empresa cuando el Estado tendrá que hacerse cargo de la deuda y además –es probable– pagar un sobreprecio por una empresa que no existe.

Esta duda que planteamos también la tiene el propio Poder Ejecutivo, ya que en un medio periodístico se dice: “El gobierno evaluó que la compra era más viable que la expropiación, aunque dejó abierta esta posibilidad como plan B en caso de que el grupo español no acepte las condiciones para el traspaso que apruebe el Parlamento”.

¿Cómo podría el grupo no aceptar las condiciones que establece el Parlamento en el marco de una ley que es obligatoria para todos si el propio gobierno no está pensando que hay un acta acuerdo que este cuerpo sólo puede aprobar o rechazar, pero no modificar, como por ejemplo en el caso de otros Estados?

Insisto en que tendríamos que haber expresado nuestro rechazo con una declaración política expresa de este cuerpo y además tendríamos que haber encomendado al Poder Ejecutivo que deje sin efecto el acta acuerdo.

Finalmente –como aquí se ha dicho–, se han hecho esfuerzos y se ha trabajado en las distintas comisiones. Espero que nos equivoquemos en este diagnóstico –lo digo sinceramente–; en este caso no quisiéramos tener razón. Ojalá tengan razón los que promueven la votación de esta ley.

Si esto es así, esperamos que el bloque oficialista impulse que la estructura de esta empresa –manejada mayoritariamente por el Estado–, así como el presupuesto y su funcionamiento, se aprueben por ley en este Congreso. No repitamos la experiencia de empresas del Estado que han sido cajas negras.

Esta es una oportunidad para crear una empresa modelo en la Argentina, a pesar de la crisis y del desastre a los que se arribó, fruto no sólo del mal manejo de los empresarios sino también de la falta de control por parte del Estado durante muchos años, pero también durante el actual gobierno. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Cuccovillo. – Señor presidente: adhiero a las palabras formuladas por la señora diputada Daher en cuanto al personal de la Secretaría. Ayer fue un día de corridas y la Comisión de Transportes y su personal nos han tratado muy bien. Nos sacaron de algunos apuros de redacción.

Aunque es escaso el tiempo de discusión y elaboración es importante el esfuerzo que algunos diputados de las comisiones han hecho en la búsqueda de un acuerdo para un tema tan importante como el que estamos tratando, que se vincula con políticas de Estado, con políticas a nivel nacional. La verdad es que en los últimos tiempos nos hemos ido olvidando de las políticas nacionales y las políticas de Estado.

Hace un rato, al cruzar la calle, vi la movilización que se está preparando en las puertas del Congreso y me costó ubicarme en el recinto. Me sentía dividido entre las bandejas ocupadas por compañeros que representan a los gremios, los compañeros de la calle y el cumplimiento de mi función como legislador, con una gran responsabilidad. Muchos de nosotros hemos compartido y sufrido los dos lugares. Hemos sufrido golpes allí donde están nuestros compañeros y quisiéramos que nuestra acción como legisladores corrija esos errores para no avanzar en repeticiones.

Por eso, en la comisión decía que debemos ser consecuentes con todo lo que se fue discutiendo en las distintas etapas. Lamentablemente, cada uno de nosotros toma solamente una, la que de alguna manera se acerca más a nuestras contradicciones o a nuestros favores o feroces.

Si somos consecuentes con lo que se expresó en la comisión deberíamos avanzar con lo que establece el dictamen de minoría: la construcción de una comisión bicameral que estudie todo el proceso de privatización de Aerolíneas, desde el mismo momento en que se decide –en 1990– que esta empresa no sea concesionada sino entregada. Fue privatizada en favor de agentes extranjeros.

Nosotros debemos hacer una revisión como la hemos hecho en el caso de los crímenes de lesa humanidad, que han causado al país un sufrimiento muy grande y que hubiera treinta mil desaparecidos. En todo este tiempo hemos

avanzado en el consenso de que eso tiene que juzgarse para que se tenga recuerdo de ello.

También se produjo un crimen con la aplicación de políticas neoliberales, porque excluyeron a miles de argentinos dejándolos sin futuro, sin recuerdos, rompiéndoles su historia, quebrando conceptos del valor del Estado, cuando los compañeros se sentían identificados con el patrimonio de la Nación, con esas empresas que representaban los intereses nacionales.

Ese crimen también tiene que ser juzgado para que no se vuelva a repetir. De alguna manera tiene que encontrarse el porqué de cada una de esas cosas, y estudiarse la connivencia entre los agentes que participaron en la compra con integrantes del Estado nacional, en cada una de las etapas.

¿Por qué? Porque la memoria, como está suficientemente estudiada y desarrollada a lo largo de la humanidad, puede corregir futuros defectos, futuros errores, y nosotros tenemos que investigar acerca de lo que fue, y en este caso particular lo que fue la privatización de Aerolíneas Argentinas.

También deberíamos investigar en los casos generales todo el proceso de entrega y enajenación del patrimonio nacional, porque cada una de esas cosas significa un Pérez, un Morgante, un Palavecino, cualquier compañero que se quedó sin su casa, sin sus recursos. El país se quedó sin sus riquezas. Todo esto tiene que ser juzgado y no tiene que ser olvidado.

La decisión de la mayoría de nuestro país en 1989 fue acompañar al Partido Justicialista en la asunción del gobierno, y este partido decidió avanzar en un proceso de reforma del Estado, de privatización, cuando se creía que todo debía ser entregado al mercado, y posiblemente algunos convencidos de eso, salieron fervientemente a apoyarlo mientras que otros posiblemente hayan hecho algunos acuerdos no tan santos.

Recuerdo que venían los Dromi, también algunos senadores y diputados, que querían convencer a los gremios de las bonanzas de la privatización. Se realizaban seminarios, encuentros y llegaban los Dromi, los funcionarios, los legisladores que adherían a esa postura para tratar de convencernos. Lamentablemente, muchos fueron convencidos y hoy tenemos los resultados.

Estos resultados en la práctica implican que no tenemos energía eléctrica propia, tampoco

un plan energético, por lo menos desde hace décadas. Me refiero a los tiempos en que Agua y Energía e Hidronor tenían a sus equipos estudiando los planes energéticos para nuestro país, cuando los compañeros aeronáuticos pensaban cómo mejorar sus empresas. Eran tiempos en que cuando nosotros íbamos caminando por el pasaje Della Paolera veíamos orgullosos, en mi caso sin saber qué era, un simulador de vuelo argentino. Hoy, no lo tenemos.

Creo que para beneficio de la Nación y del futuro de esta empresa, debe ser nacionalizada y volver a manos del Estado.

Tiene que haber una comisión bicameral que estudie todo el proceso, que saque conclusiones como lo hizo antaño la Comisión Rodríguez Conde sobre la entrega de la energía.

No voy a extenderme, teniendo en cuenta lo que decía la señora diputada Laura Sesma, en lo que respecta al rechazo del acta, pero sí creo que no está claro que el acta haya dejado de existir.

Cuando hoy a la noche sea sancionada esta norma y los compañeros se vayan con la sonrisa bien amplia y el convencimiento de que no se va a volver atrás, lo más correcto que debiéramos brindarles debería ser un rechazo explícito de la existencia de dicha acta, para que la alegría que puedan tener hoy permanezca en el tiempo y para que dentro de uno o dos años no volvamos a tener el mismo problema.

Desde el bloque del Partido Socialista entendemos que la empresa tiene que ser una sociedad del Estado; no una sociedad anónima del Estado sino una sociedad del Estado con participación de los trabajadores, de los usuarios, con participación federal, con representantes de cada una de las provincias porque cada uno de los habitantes del país está interesado en que llegue cada vuelo a su lugar.

Al leer la versión taquigráfica de la reunión de comisión me sorprendí porque alguien dijo que los trabajadores no pueden avanzar en una paz social o no pueden entrometerse en las responsabilidades de la empresa. Yo recuerdo que en el año 70, en un proceso triste y maravilloso como todos los procesos, tuvimos participación obrera en empresas importantes como SEGBA, Agua y Energía, ENTEL. La realidad es que durante el corto tiempo de participación de los trabajadores esas empresas mejoraron.

Esos trabajadores que quizás en un tiempo, creyendo que la empresa no era propiedad de ellos por ahí en algún momento se llevaban un lápiz, una goma, algo insignificante, dejaron de hacerlo porque comenzaron a tener conciencia de su propia participación en la defensa de sus intereses. Por eso, a aquellos que piensan que la gestión gremial sólo se hace desde la pelea –y recuerdo aquí a los grandes dirigentes gremiales que tuvimos en nuestro país– les digo que se hace desde el compromiso, desde la toma de decisiones y pidiendo al Estado su participación.

Tanto el trabajador como el consumidor tienen que estar en la conducción de este Estado pero en forma concreta. Desde el bloque del Partido Socialista reclamamos que esta nueva empresa, que tiene que ser sociedad del Estado, sea cogestionada con la comunidad.

Adhiero a la declaración de ayer de los compañeros trabajadores que junto con la CGT planteaban correctamente que esta deuda la tienen que pagar los culpables. Los culpables tienen que ser investigados desde la comisión a fin de que se estudie el proceso de entrega del patrimonio nacional de la empresa Aerolíneas Argentinas. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Agosto. – Señor presidente: el proyecto contenido en el dictamen de mayoría que hemos traído a esta Cámara tiene como objetivo fundamental resolver, a través de una política pública concreta, una situación de crisis, una situación de dificultades traumáticas por las que ha atravesado el servicio aerocomercial en nuestro país.

No voy a abundar en este tema para acreditar los motivos de esa situación, ya que basta con apelar a la memoria y recordar lo que acontecía en aquellas semanas del mes de julio pasado, lo que nos decían los medios de comunicación o simplemente lo que muchos de nosotros hemos podido vivenciar en algunos aeropuertos de nuestro país. Los aviones no volaban, los usuarios sin servicios estaban desolados y los trabajadores de la empresa corrían el riesgo de perder su fuente de trabajo y se encontraban en una situación de incertidumbre en relación con el cobro de sus haberes.

La alternativa que hemos propuesto debe analizarse y evaluarse en un contexto; es un

contexto específico en el que se desarrolla esta actividad del transporte aerocomercial, no sólo en el plano local sino también en el internacional. Es probable que en otro contexto este problema de Austral y Aerolíneas Argentinas se haya podido resolver también entre empresas, pero evidentemente debemos tener en cuenta que además de esta crisis estamos en presencia de un mercado muy particular, complejo, dinámico, que desde hace bastante tiempo está jaqueado por el incremento del precio del petróleo y con una clara tendencia a la concentración.

En ese marco, señor presidente, la intervención pública es ineludible, sobre todo teniendo en cuenta las características de este servicio público.

Como todo servicio público, requiere garantías de continuidad, de regularidad y de uniformidad. Es obvio que la situación actual de las empresas no permite dar cumplimiento a esas garantías. Por lo tanto, garantizar los servicios a los usuarios y garantizar las fuentes de trabajo requiere entonces la participación del Estado.

Pero quiero detenerme un minuto en un aspecto conceptual, adicional a este tema de la relevancia que impone un servicio público, y es el de las externalidades –por cierto positivas– que una actividad de esta naturaleza también trae aparejadas para nuestro país. Esas externalidades positivas están estrechamente vinculadas con la continuidad de las dos empresas y con la continuidad de su funcionamiento, y por eso creo que es un tema muy conveniente a la hora de analizar la propuesta que venimos a presentar.

Fíjese, señor presidente, que los productos turísticos con mayor crecimiento en los últimos años tienen como componente central el transporte aéreo. La industria del turismo nos aporta el 7,5 por ciento de la riqueza nacional. Hay una importante contribución al empleo; evidentemente es alta la elasticidad empleo-producto. Esta actividad no sólo ha permitido generar puestos de trabajo en los centros urbanos sino también en muchas zonas periféricas más alejadas.

Además, el transporte –en este caso el aéreo– debe considerarse como un complemento y como parte integrante de toda la política de transporte del país. Como ya se mencionaba, y como también lo decía la señora diputada Daher, es una herramienta fundamental para llevar ade-

lante una política de crecimiento y de integración. Es fundamental para el crecimiento de las economías regionales y también muy importante –aunque esto no siempre se mencione– para la atención de necesidades sociales, cada vez más diversificadas y complejas.

También debe destacarse que la necesaria continuidad en el funcionamiento de estas empresas implica que no queden ciudades sin cobertura de este servicio esencial; en caso contrario, al menos seis provincias dejarían de contar con vuelos. Es reconocido el peso de estas dos empresas en el mercado local, ya que hoy operan alrededor del 80 por ciento de los vuelos de cabotaje y llegan a veintitrés ciudades, a las que no van las otras compañías aéreas. Cualquier interrupción en el funcionamiento de las compañías implicaría una pérdida inmediata de mercado.

¿Cuánto costaría esa pérdida de mercado? ¿Cuánto costaría el esfuerzo de recuperar esa participación de mercado por parte de estas compañías? Por eso, hemos trabajado y debatido en profundidad la iniciativa, a fin de tratar de alcanzar una propuesta que resuelva el problema.

Como todos ustedes saben, el proyecto remitido por el Poder Ejecutivo contaba con 13 artículos, de los cuales 5 mencionaban expresamente la participación del Congreso de la Nación, ya sea por sí mismo o por intermedio de la Comisión Bicameral de Seguimiento.

Como resultado del amplio debate que hemos llevado en torno de esta problemática con la participación de todos los sectores involucrados, hemos avanzado en algunas modificaciones, incorporando propuestas y aportes.

Así, en el artículo 1° se establece la compra de las acciones de la empresa, y se definen instancias institucionales y procedimientos perfectamente reglados para avanzar en esa dirección.

En el artículo 2° se expresa que el Tribunal de Tasaciones de la Nación será el organismo encargado de realizar las valuaciones de ambas empresas. Reparemos en que el segundo párrafo del artículo 2° dice: “La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el artículo 14 de la ley 23.696 vigilará que aquellas valuaciones contemplen la real situación patrimonial de las empresas...”.

En el artículo 3° queda perfectamente aclarado que el precio deberá someterse a la aprobación del Congreso de la Nación.

En los aspectos estrictamente presupuestarios, los artículos 7°, 8° y 9° del proyecto original han sido resumidos, introduciendo algunas modificaciones. En el caso del artículo 7° del proyecto original se planteaba la posibilidad de realizar aportes para mayores gastos por la vía del financiamiento. Hemos entendido que era posible llevar adelante una alternativa similar, aunque algo más acotada a la posibilidad de financiar el déficit operativo de las empresas, no habilitando ningún tipo de endeudamiento para ello.

Además, hemos fijado como límite temporal el 31 de diciembre de 2008, en el entendimiento de que los requerimientos de fondos para el ejercicio próximo serán necesariamente contemplados en el proyecto de presupuesto de 2009.

En definitiva, el artículo 5° garantiza la operatividad y el funcionamiento de las empresas. Esto significa ni más ni menos que los aviones vuelen y los trabajadores puedan percibir sus salarios.

Finalmente, para garantizar una fluida información, toda transferencia de fondos debe informarse a la Comisión Bicameral de Seguimiento. Es decir que sin perjuicio de las intervenciones de esta comisión en el tema de vigilar las tasaciones y receptor la información de las transferencias, en el artículo 7° del proyecto se propone ya ampliamente la intervención de la comisión bicameral a lo largo de todo el procedimiento.

También es importante remarcar para qué está habilitada esa comisión. Como su nombre lo indica, justamente está habilitada para el seguimiento de este proceso; además, ejerce la coordinación entre el Poder Legislativo y el Ejecutivo e informa permanentemente al primero. Para cumplir con esa finalidad deberá estar informada por parte del Poder Ejecutivo y/o a su requerimiento sobre todos los temas relativos a la presente ley.

Asimismo, la comisión podrá requerir informes, formular observaciones, hacer propuestas y recomendaciones, así como emitir dictámenes en los asuntos a su cargo.

Finalmente, para la evaluación de la instrumentación de la presente norma se prevé también la posibilidad de requerir adicionalmente

la intervención de la Auditoría General de la Nación.

El dictamen de mayoría recaído en el proyecto de ley contenido en el expediente 18-P.E.-2008 define una propuesta concreta y responsable con el único objetivo de resolver el problema. También adopta mecanismos legales adecuados para determinar en forma fehaciente la situación de la empresa, ya que prevé la intervención del Tribunal de Tasaciones del Estado y de la Auditoría General de la Nación, que como todos sabemos ya se encuentra en la tarea de auditar el balance del año 2007 y el balance de corte a julio de 2008.

En consecuencia, como dije con anterioridad, la Comisión Bicameral de Seguimiento intervendrá en todo este proceso.

Por otra parte, el artículo 3° del proyecto en tratamiento establece en forma categórica que el Congreso de la Nación tendrá la última palabra en lo que respecta al valor de la empresa, al consignar que el precio está sometido a la aprobación del Parlamento argentino.

Los integrantes de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda hemos trabajado intensamente, analizando con detenimiento el proyecto de ley y todas las alternativas que nos han presentado. También nos mantuvimos abiertos al debate y hemos aceptado aportes y sugerencias que sin lugar a duda enriquecieron el proyecto.

Estamos convencidos de que este dictamen de mayoría abre el camino para la reconstrucción de estas dos empresas –Aerolíneas Argentinas y Austral– tan importantes para el desarrollo de nuestro país. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Giubergia. – Señor presidente: cuando la presidenta de la Comisión de Transportes hizo uso de la palabra dijo que esperaba que acompañáramos su propuesta. En este sentido, hubiese sido importante que pudiéramos debatir entre todos los legisladores una verdadera política aerocomercial para la República Argentina.

–Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja.

Sr. Giubergia. – Luego de escuchar el informe del secretario de Transporte y de analizar los datos que nos presentaron, indefectible-

mente debemos hacer un poco de historia y recordar qué pasó en la República Argentina.

Al respecto, adelanto que los radicales vamos a mantener en forma coherente nuestros principios y nuestra conducta. Por lo tanto, así como en la década del 90 nos opusimos a la privatización y entrega de Aerolíneas Argentinas, ahora también nos vamos a oponer tenazmente a que el pueblo argentino tenga que hacerse cargo de una deuda de 900 millones de dólares, que no fue gestada por los ciudadanos de la República.

Cuando evaluamos lo que se dijo en las comisiones, el funcionario que vino a informarnos sostuvo que Aerolíneas Argentinas y Austral habían sido vaciadas y que la conducción de esas empresas tenía el claro objetivo de proceder a su vaciamiento. Entonces, nosotros nos preguntamos qué correspondía hacer. ¿Había una política aerocomercial? Parece que no.

Fue así que llegamos a esta situación en la que, como se dijo anteriormente, esta empresa fue adquirida por un dólar a la SEPI en España. Pero no sólo fue adquirida por este valor simbólico sino que la SEPI puso 780 millones de dólares para su funcionamiento y mantenimiento. Entonces, nos preguntamos cómo es posible que estos recursos no se hayan puesto en beneficio de la sociedad argentina.

En los años 2004 y 2005 hemos presentado en esta Cámara reiterados pedidos de informes a fin de que el secretario de Transporte nos dijera qué estaba sucediendo en Aerolíneas Argentinas. Lamentablemente, no contábamos con el número suficiente para que esos proyectos se aprobasen y, de esa manera, conocer qué había ocurrido con esos balances falsos que habían sido denunciados –incluso por algunos de nuestros funcionarios– en los fueros penales.

Posteriormente, nos encontramos como respuesta que se terminaron aprobando todos y cada uno de esos balances. Se dijo que eso sirvió para adquirir un 4 por ciento más de las acciones de Aerolíneas Argentinas. En aquel momento preguntamos en la comisión –y lo seguimos haciendo ahora– cuál era el valor de ese 4 por ciento, cuánto le costaba a la República Argentina, pero hasta el día de hoy no hemos tenido respuesta.

Por supuesto que el proyecto consensuado por el oficialismo es mucho mejor que el que había enviado el Poder Ejecutivo. Sin embargo,

el maquillaje que se le hace deja clara y contundentemente en vigencia el acta acuerdo firmada entre Marsans y el secretario de Transporte de la Nación.

El artículo 1° no habla de estatizar, como por allí se dijo, sino de rescatar, ya que establece “...el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. por compra de sus acciones societarias”. Es decir que estamos comprando el paquete accionario de Aerolíneas Argentinas y también la empresa, que está endeudada por todo ese listado que nos informó el secretario de Transporte, que asciende a 890 millones de dólares. O sea que no se trata de que Aerolíneas Argentinas no tenga pasivo.

Cuando los directivos de la compañía vinieron a la comisión y les preguntamos cuál era el balance, cuál era el activo y cuál el pasivo, nos respondieron: “Está ahí, peso más, peso menos”. No entendíamos esta descripción. Estábamos hablando con los directivos, con quienes condujeron la empresa. Fue rara esa respuesta de que era algo “en más o en menos”.

Entonces, cuando hoy nos vienen a decir con este proyecto que se trata de la compra de las acciones, claramente nosotros decimos que en esto están comprometiendo a los sectores de la República Argentina y a todo el pueblo a pagar 900 millones de dólares por una empresa que en estos años maltrató al ciudadano argentino y a los extranjeros que querían venir a este país, porque todos conocemos la conducta que tuvo esta empresa. Y ahora nosotros, alegremente, ¿en nombre de qué y de quién vamos a hacernos cargo de esta deuda? Porque se sacan las partidas presupuestarias para vivienda y se las distribuye para pagar el déficit que nos decían que tiene Aerolíneas Argentinas y Austral, de 40 millones de dólares mensuales. Nos preguntamos cómo es posible que estemos aportando recursos de tamaño naturaleza y todavía tengamos que hacernos cargo de una deuda de 900 millones de dólares cuando en mi provincia –y el señor presidente de esta Cámara lo sabe perfectamente– más de 30 mil niños que van a la escuela deben comer con un presupuesto de 50 centavos; y hoy alegremente les vamos a dar 900 millones de dólares a estos señores de España, a los que se decían empresarios.

Cuando escuchaba decir a la señora presidenta de la Comisión de Transportes que esto

va a significar más inversiones, yo pensaba que en realidad va a significar más inversiones del Estado en el Reino de España, porque esos dineros no van a quedar en el país: se lo van a llevar estos señores, que son los mismos que recibieron los 145 millones de dólares por venta adelantada de pasajes.

Hoy, nos van a decir que esto es por la inclusión social. También escuchaba que es por el turismo. Pero nosotros sabemos que en vuelos internacionales tenemos apenas el 3 por ciento del mercado y que quienes están trayendo turistas a la República Argentina son fundamentalmente las empresas brasileñas, porque en nuestro país no teníamos capacidad debido a la falta de una política clara en materia de aeronavegación.

Cuando empezamos a analizar los números que nos presentaban estas personas y a ver quiénes eran los que negociaban con la República Argentina nos encontramos con los señores Pascual, Díaz y Mata. Como lo reconocieron claramente en la comisión cuando se lo pregunté, efectivamente estaban imputados por falsedad documental, delito tributario y desvío de fondos públicos en relación con la compra y administración de Aerolíneas Argentinas. El informe demostró que los dueños de Marsans habían defraudado al fisco de España en el balance de 2002 por 100 millones de euros al no haber registrado créditos comprados contra Aerolíneas Argentinas por 300 millones de dólares, con lo cual violaron el contrato de compraventa refrendado por el Consejo de Ministros, que estipulaba que esas deudas debían ser canceladas y no subrogadas, como bien explicó el señor diputado Nieva.

Entonces, ¿qué debemos hacer hoy? ¿Tenemos que hacernos cargo de esta deuda? No, señora presidenta. Como decíamos, nosotros no podemos seguir poniendo recursos y plata en beneficio de algunos vivos, como estos señores de Marsans que, tal como lo dijo el secretario de Transporte, ya se quedaron con los 145 millones de dólares que vendieron en concepto de pasajes en el exterior y que debe cumplir Aerolíneas Argentinas. Nosotros tenemos que pagar todos esos pasajes, y los recursos y la plata quedaron en sus bolsillos.

El secretario del área admite que en el primer semestre esta compañía perdió 656 millones –más que durante todo 2007–, y que el Es-

tado en veinticinco días aportó más de 200 millones de pesos. Frente a esto cabe preguntar cuál es la política de inclusión, cuál es la política de salvataje y cuál es el destino que se piensa dar a Aerolíneas Argentinas.

La presidenta de la Comisión de Transportes sostuvo que, en virtud del artículo 3º del proyecto en consideración, el precio que se establezca deberá someterse a la aprobación del Honorable Congreso de la Nación. Sin embargo, cabe preguntar qué ocurrirá si estos señores no venden la empresa. ¿Qué harán? Porque lo cierto es que debe existir la voluntad de estos señores españoles de Air Comet y Marsans que desplumaron al cóndor de nuestra línea de bandera y se quedaron con los recursos de Aerolíneas Argentinas y Austral. ¿Qué va a pasar en esas circunstancias? ¿Qué ocurrirá si este Congreso no aprueba el precio? ¿Cuál es la salida?

Aquí únicamente se pretende ganar tiempo para que Jaime pueda seguir manejando y viendo cómo lograr encuadrar los números. Como nosotros decimos, se ha defraudado a la Argentina y en esto ha sido cómplice el secretario de Transporte, que debería estar en la cárcel.

Por eso, no acompañamos el proyecto del oficialismo y planteamos con total y absoluta responsabilidad la salida, que es una alternativa en la cual el pueblo argentino no tiene que pagar ni un peso de esta deuda ilegítima de la que se pretende nos hagamos cargo.

En razón de ello, los bloques de la oposición establecimos con claridad, como primer punto, rechazar terminante y absolutamente el acta acuerdo firmada entre el señor Jaime y Marsans. Pero también rechazamos el acta secreta suscrita por Jaime con Marsans y Air Comet el 15 de mayo de 2008.

Según nuestra propuesta es necesario crear una nueva empresa que se haga cargo del activo y del personal y que no le cueste ni un solo centavo a los argentinos. Esto es posible.

Asimismo, solicitamos que la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones lleve adelante una investigación, pidiendo que prioritariamente analice la evolución de la situación patrimonial y financiera de Aerolíneas Argentinas y Austral y las responsabilidades del grupo accionista mayoritario, los directores del Estado y los órganos de control del servicio aerocomercial concesionado.

Propiciamos que mientras tanto, a los efectos de tener un control, los recursos necesarios para que sigan funcionando Aerolíneas Argentinas y Austral se tomen de la partida presupuestaria del Programa 60, Transferencias a empresas privadas, de 100 millones de pesos por mes hasta fin de año.

Teniendo en cuenta lo señalado por la miembro informante del dictamen de mayoría, que sostuvo que se iban a fijar políticas aerocomerciales, solicitamos que en un plazo de treinta días se establezca cuál es la política aerocomercial de la República Argentina y qué se hará con respecto a este tema. En ello debe involucrarse y estar presente el Congreso para discutir y dar su apoyo, a fin de crear una verdadera política de Estado.

Desde la Unión Cívica Radical, junto con los otros bloques de la oposición, hemos venido a trabajar en una alternativa que no le cueste absolutamente ni un solo peso a los ciudadanos argentinos para que nuestro pueblo, especialmente nuestros niños, no tenga que sufrir como en el caso de mi provincia, donde tiene que comer con 50 centavos al día; para que no se les quite el techo a aquellas cooperativas que comenzaron a hacer viviendas y a las que les sacaron recursos para destinarlos a Marsans y compañía.

Por eso, venimos a decir que debe ser claro y contundente el pronunciamiento del Poder Legislativo en rechazo directo al acta acuerdo firmada entre Jaime y el grupo Marsans.

Debemos apoyar y llevar adelante una verdadera política de Estado en materia aerocomercial que le sirva a la gente, que les sirva a los ciudadanos. Todos y cada uno de nosotros debemos tener la voluntad y la vocación de trabajar para lograr una verdadera inclusión social y para tener una aerolínea que sea de los argentinos y no de los bandidos que vienen a hacer negocios con nuestra riqueza y con los recursos de los argentinos. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires. Comparte su tiempo con la señora diputada Baldata.

Sr. Pérez (A.). – Señora presidenta: más adelante haré un análisis sobre el proyecto, pero como cuestión preliminar debo decir que hay que reconocer que existe un nuevo estado en el proceso parlamentario. Tal vez es lo úni-

co que tenemos para rescatar profundamente: hay otro Parlamento; hay Parlamento. Después de mucho tiempo hay Parlamento en la Argentina.

Esto tiene que ver con un cambio que se ha producido en la sociedad. Esto es algo que no sólo ha entendido el Poder Legislativo, sino que también lo ha entendido muy claramente la sociedad.

Durante cinco o seis años tratamos distintos temas que involucraban diversos intereses y, sin embargo, prácticamente nadie venía al Congreso. Hoy, en el Parlamento hay un desfile de productores cuando se tratan cuestiones vinculadas con la agricultura y la ganadería, de jubilados cuando se tratan cuestiones vinculadas a la actualización de haberes, de gremios que representan a los trabajadores de Aerolíneas y Austral y de usuarios de esas empresas.

En definitiva, esto evidencia que hay un proceso absolutamente distinto en nuestro país, en el que el Parlamento ha recuperado algo que la Argentina había perdido durante mucho tiempo, que es su rol de fijar políticas públicas con cierta autonomía y de controlar también lo que hace el Poder Ejecutivo.

Todos lo entendieron, pero lamentablemente con una excepción. Yo diría que el único que no entendió este nuevo proceso que se abre en la Argentina es el Poder Ejecutivo. Los dos últimos proyectos que tuvimos que tratar se referían a dos ratificaciones: la de la resolución 125 y la del acta firmada entre Jaime y Marsans. Sin embargo, no hay más refrendas. En este Parlamento no hay más refrendas.

He escuchado decir a algunos que la oposición es muy dura. Ayer, dije que hay que reivindicar el rol de la oposición. La oposición tiene que ejercer su rol de controlar, proponer y generar alternativas ante los distintos conflictos que se suscitan y tienen tratamiento parlamentario.

Hemos ejercido ese rol de control en forma impecable en este proceso de tratamiento del tema de Aerolíneas. No es casual que haya desaparecido el artículo que dispone la ratificación del acta parlamentaria. Estuvimos veinte días machacando desde la oposición respecto de las consecuencias que traía al país el acta irresponsable firmada entre Jaime y Marsans. No es casual, la oposición estuvo veinte días ejerciendo su rol y controlando.

Un dirigente socialista, Estévez Boero, decía: “La calidad de la oposición determina la calidad del gobierno”, y creo fervientemente que la oposición debe controlar al gobierno para que pueda haber un buen gobierno.

Ahí viene mi diferencia con lo que plasma el proyecto del oficialismo. ¿Corre el acta acuerdo? Sí. ¿Rechaza el acta acuerdo? No. De modo tal que hay una especie de sentido simbólico que quiere dar el Parlamento, decirle al funcionario de marras: “Jaime, lo que usted hizo es un robo y está mal”.

¿Pero, sabe lo que pasa, presidenta? Que lo que simboliza no lo expresa. Y lo simbólico no tiene consecuencias jurídicas. Yo quiero un proyecto que rechace el acta de Jaime, no un proyecto que, mediante la ausencia de determinación, termine convalidando el acta de Jaime.

Este proyecto no se pronuncia, y el no pronunciamiento hace que el acta mantenga la vigencia. Y esa convalidación expresa varias cosas. Una de éstas es que está vigente aquello que decía Jaime –acordado con Marsans– de que hay un tribunal internacional que es última instancia en la valuación, y también un mecanismo de valuación –expresado también en esa acta acuerdo– que utiliza una fórmula de flujo de fondos futuros, que no hace más que trampearlos a todos para inflar, mediante los subsidios al combustible, la valuación de una empresa vaciada.

¿Eso está rechazado? No. ¿Está por lo tanto vigente? Sí. El acta acuerdo firmada entre Jaime, uno de los personajes más nefastos de este gobierno, y Marsans, está vigente hoy en la Argentina y va a seguir vigente aun si se sanciona el proyecto que hoy impulsa el oficialismo.

¿En qué creemos nosotros? Creemos que es necesario mantener el transporte aerocomercial porque es fundamental para el país. ¿En qué más creemos? En que quien debe hacerse cargo hoy de esta situación, ante una aerolínea que presta el 70 por ciento de los vuelos de cabotaje, es el Estado nacional. Creemos que es necesario garantizar el transporte y consideramos que de ello debe hacerse cargo el Estado nacional.

¿En qué más creemos? En que lo más valioso que tiene Aerolíneas Argentinas es el personal, y que por lo tanto es fundamental mantener el trabajo de esas nueve mil personas calificadas de Aerolíneas y de Austral; hay que mante-

ner su trabajo, su categoría y su función. También es necesario mantener las rutas, que en definitiva son una concesión del Estado.

¿Qué es en lo que no creemos? Aquí radica nuestra diferencia con el oficialismo. No creemos que haya que convalidar una deuda fraudulenta de Marsans, amparada por un comportamiento delictivo y de connivencia de Jaime. Lamentablemente, el proyecto que hoy se está tratando no invalida esta cuestión y voy a explicar por qué.

En primer lugar, en el artículo 1º se mantiene la figura del rescate. El rescate implica la compra de la empresa, y ésta implica la adquisición con su activo y pasivo.

¿Cuál es el activo de la empresa? Me voy a guiar por lo que señaló el secretario de Transporte, que dijo que la empresa no valía un peso. Y también me voy a guiar por lo que dijeron los trabajadores, que manifestaron que a la empresa la vaciaron.

No contamos con más datos, no nos pudieron brindar más datos y las dudas aparecen porque la empresa dice tener 85 aviones pero sólo hay uno propio que anda.

En algún momento Aerolíneas Argentinas supo tener –no es de ahora el vaciamiento– oficinas en el exterior en las principales ciudades del mundo y simuladores en los talleres. Eso que supo tener, ahora no está. ¿Y saben por qué? Porque la vaciaron, la robaron. ¿Quiénes la robaron? El último partícipe del robo fue Marsans, con la connivencia de los funcionarios que tenían que controlar y no controlaron, esos funcionarios que no debieron firmar los balances que dibujaban el robo y los convalidaron.

Por lo tanto, como este proyecto lo que estimula, promueve y establece es la compra de activo y pasivo y como lo que nosotros tenemos es que prácticamente la empresa no tiene activos y sí una deuda de 900 millones de dólares –deuda fraudulenta producto del robo–, no estamos dispuestos a convalidar el robo. Miren qué sencillo: no estamos dispuestos a convalidar el robo.

Decía ayer Moyano, junto a varios representantes gremiales, que hay que estatizar pero que la deuda la paguen los españoles. Si ese fuera el proyecto, tráiganmelo porque lo firmo ya. Si el proyecto fuera la estatización pagando únicamente el activo pero que la deuda

la paguen los españoles, reitero el pedido para que me lo traigan y lo firmo.

Pero no es eso lo que dice el proyecto, que habla de estatización, de compra, y la compra, tal cual está hoy, implica activo y pasivo; pero lo que nos indican los pocos números que tenemos y las presunciones es que el activo prácticamente no existe y que la deuda es de 900 millones de dólares.

¿A quién le cargamos esa deuda contraída por una empresa privada española de mafiosos? Al pueblo de la Nación Argentina. ¿Estamos dispuestos a hacer eso? No, señora presidenta.

Tengo alguna confusión porque hay ropajes progresistas para defender cada cosa. Los progresistas en 1982, cuando el doctor Cavallo decidió estatizar la deuda privada, decíamos con razón: “Miren qué vergüenza, porque hacen cargo al pueblo de esta deuda contraída por los privados”.

Cuando en 2002 se produjo la devaluación asimétrica que implicó una licuación de los pasivos de las empresas privadas argentinas –no hablo de capital español–, se dijo: “Miren qué vergüenza, les licuaron el pasivo”.

Ahora bien, en este año 2008, cuando se trata de estatizar la deuda privada fraudulenta de una empresa española aparece un pseudoprogresismo que dice: “Hay que aplaudir”. ¿Por qué? No puede ser, señora presidenta.

Es cierto que se trata de un servicio público pero también lo es que uno puede mantener el servicio público desde una propuesta mucho más sensata que no implique hacerse cargo del robo y de la deuda, es decir, cargarles a todos los argentinos una deuda de 900 millones de dólares.

La verdad es que nosotros no nos hemos cerrado en una posición. Hemos presentado una posición porque la creemos sensata, pero estamos abiertos a otras, y esto lo hemos dicho durante el debate en las comisiones.

Creemos que el Estado debe hacerse cargo del transporte comercial y garantizar la fuente de trabajo, y una forma de hacerlo es crear una nueva empresa. Si bien puede haber otras formas, entendemos que la creación de una nueva empresa tiene varias ventajas. En primer lugar, la ventaja de partir sin deuda, lo que no es menor.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – La Presidencia le recuerda al señor diputado que le quedan siete minutos.

Sr. Pérez (A.). – De acuerdo, señora presidenta.

En segundo lugar, las rutas son una concepción del Estado que se podría mantener. En tercer término, creemos que hay que mantener las fuentes de trabajo, claramente bajo sus condiciones. Y en cuarto lugar, decimos que en el interregno, es decir, hasta que se cree esa nueva empresa, el Estado debe mantener Aerolíneas Argentinas con una situación distinta: mediante una asignación presupuestaria y con control.

Reitero que no estamos cerrados a ninguna posición sino totalmente abiertos, pero abiertos a una salida razonable y que no implique cargar la deuda de una empresa privada a todos los argentinos. Y en el proyecto en consideración esa cuestión no solamente no está resuelta sino que, además, está convalidada por el silencio.

Otro punto que me parece importante –lo ha destacado el señor diputado Cuccovillo– es que no solamente hay que investigar los delitos sino que no hay que convalidarlos, no hay que blanquearlos. Si casi todos estamos convencidos de que la deuda de Marsans es fraudulenta, que es producto de un vaciamiento y de un robo, ¿por qué tenemos que aprobar un proyecto que dice que todos los argentinos nos tenemos que hacer cargo de esa deuda, producto de un robo?

Por eso nosotros no solamente decimos que no a esta iniciativa sino que proponemos la creación de una comisión investigadora y el establecimiento de acciones penales para que los responsables vayan presos. ¿Cómo puede ser que mientras en España persiguen o investigan a Marsans nosotros lo premiamos? Digo esto porque esta iniciativa es un premio para Marsans, quien está esperando que este Parlamento apruebe hoy este proyecto. ¿Qué creen que está esperando Marsans? Está esperando que alguien le cancele un pasivo de 900 millones de dólares.

Ayer, alguien me hablaba de la posibilidad de la adquisición de la empresa –obviamente–, que esto tendría que ser con un acuerdo únicamente mediante la valuación de activos, sin deuda. En el año 2001, cuando Marsans se hizo cargo de la empresa entonces en manos de Iberia, la adquirió pagando un euro. Y si bien la empresa tenía un pasivo, no se hizo cargo Marsans sino la SEPI. ¡Vaya negocio para Marsans! Compró

una empresa a un euro y sin pasivo y hoy nos tira esa empresa con una deuda de 900 millones de dólares, de la cual nos tenemos que hacer cargo todos los argentinos.

Insisto en lo siguiente: si fuera como han dicho los representantes de los trabajadores, en el sentido de que la estatización es sin pasivo, estaríamos dispuestos a acompañar el proyecto, pero esta iniciativa dice todo lo contrario, ya que habla de compra, de rescate, y por lo tanto, de la adquisición de la empresa vaciada con su pasivo.

¿Desde qué lugar decimos todo esto? Desde el lugar de la responsabilidad. Estamos convencidos de que Marsans ha llevado adelante un vaciamiento y un robo. También estamos convencidos de que el proyecto en consideración implica la convalidación de ese vaciamiento y robo, que se quiere cargar a todos los argentinos. A esto no estamos dispuestos. (*Aplausos*).

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba, a quien le restan dos minutos.

Sra. Baldata. – Señora presidenta: solicito que mis dos minutos sean incorporados al tiempo de que dispondré cuando haga uso de la palabra como diputada integrante de la comisión.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Bullrich. – Señora presidenta: llego a este debate con alegría. Creo que el funcionamiento del Congreso está empezando a cambiar, lo que me parece importante. Cuando debatimos la ley de superpoderes dije que descendía sobre la Cámara un hedor que iba a llevar tiempo sacar. Creo que estamos empezando a ventilar el Congreso.

Como dijo el diputado Pérez, creo que hubo un trabajo importante por el lado de la oposición en cuanto a presentar una propuesta alternativa, y hemos esperado hasta último momento la propuesta del oficialismo. Esto lo quiero destacar, porque la diputada Daher cuestionó los horarios, pero la realidad es que las modificaciones al proyecto oficialista estaban dando vueltas a las 11 de la noche, y se preveía la incorporación de nuevos cambios que queríamos conocer antes de presentar un dictamen o, quizás, sumarnos a la propuesta de rescatar a la industria aerocomercial, y no a una empresa. Creemos que la industria aerocomercial, que está en un estado calamitoso en la República Argentina, debe ser rescatada.

También hubo un rol muy importante del oficialismo. Destaco el trabajo del señor diputado Alejandro Rossi –y no por una relación personal, pues no lo conozco tanto– y de los presidentes de las comisiones, Daher y Agosto.

Ha habido un trabajo importante en recibir opiniones, ampliar el debate y plantear un proyecto que claramente estuvo abierto a recibir modificaciones. De todos modos, como dijo el diputado Pérez, el proyecto se queda a mitad de camino.

El acta acuerdo tiene muchos problemas. El diputado Pérez mencionó el tema del flujo de fondos y de la contabilización de los subsidios en el valor de la empresa, pero me parece que no se señaló el principal problema: la falta de alternativas que plantea el Estado nacional en la negociación.

Nadie se puede sentar a negociar en serio si no tiene alternativas. Mucho menos puede hacerlo frente a gente que, coloquialmente hablando, no son nenes de pecho, como lo demostraron en la presentación que hicieron en el Congreso ante las dos comisiones.

Sentarse frente a Marsans sin establecer ningún tipo de valor cierto de la empresa y sin ninguna alternativa es regalar la negociación. Este es el principal problema que presenta el acta acuerdo: la falta de alternativas ciertas en la negociación.

Irónicamente, es el mismo problema que tienen los pasajeros de Aerolíneas: no tienen alternativa. Para llegar a veintidós ciudades de la Argentina la única alternativa es volar por Aerolíneas. Por eso, el servicio es el que es. Por eso volamos como volamos. Por eso, los aviones pueden salir tres o cuatro horas tarde, e igual estamos condenados a volver a salir tres o cuatro horas tarde a la semana siguiente porque no tenemos alternativas. Con esta acta acuerdo el Poder Ejecutivo nos deja sin alternativas.

Desde un principio dijimos que en torno de este tema se quería “inventar” un bosque para tapar un árbol. Digo esto porque se inventa una gran operación para distraernos de la discusión sobre los temas vinculados con la flota, con los *yields*, con los índices técnicos y las posibilidades mecánicas. La realidad es que el problema siempre fue el acta acuerdo; la realidad es que siempre supimos que la acción llevada adelante por Jaime estaba condenando a la Argentina a

pagar los 900 millones de dólares de deuda que hoy tiene la empresa.

Por eso, reconociendo esa situación, tanto desde el oficialismo como desde la oposición hemos actuado en contra del acta acuerdo. El problema que ahora se presenta es que el proyecto del oficialismo la deja vigente. Se mantiene el árbol que está pudriendo al bosque, en lugar de hacharlo, como proponemos nosotros. En nuestra opinión, hay que dejar de lado esa acta acuerdo, porque nos condena a no tener alternativas y a pagar la deuda. Esto es lo que no podemos apoyar.

¿Cómo llega el Ejecutivo a esta situación? En una época se hablaba del Estado bobo; creo que hoy algunos funcionarios de este gobierno han perdido la inocencia de la bobería para convertirse en algo parecido a lo que los griegos llamaban la idiotez, que consistía en no ocuparse en serio de los asuntos públicos. A muchos funcionarios de este gobierno no les interesan los asuntos públicos, por eso se cometen estas idioteces.

El proyecto original remitido por el Poder Ejecutivo describía la historia de este proceso, y al leerla la reacción inmediata es la de querer irse y no apoyar nada. Describía casi con inocencia que se habían violado tres acuerdos firmados por la gestión Kirchner-Jaime, antes de llegar a esta situación en la que se violó un cuarto acuerdo. A través de esos acuerdos Marsans se comprometía a invertir más y también decía que iba a modernizar la flota y volar a más destinos. Nada de eso sucedió.

Sin embargo, en ese cúmulo de idioteces se le otorgaron subsidios y créditos a la empresa por 400 millones de dólares. Entre los créditos otorgados a la empresa hay que incluir los 140 millones de dólares en concepto de pasajes que Marsans cobró y que ahora pretende no servir.

Esa deuda tiene que ser investigada, porque hay funcionarios que otorgaron créditos a una empresa de la que debían saber que no estaba en condiciones de pagarlos. En ese cúmulo de idioteces que fue la relación entre el Poder Ejecutivo y la empresa Marsans a lo largo de estos seis años los argentinos perdimos 400 millones de dólares. Aclaro que cuando hablo de “idioteces” lo hago respetando ese concepto griego de que hay funcionarios a los que no les importan los asuntos públicos.

La señora diputada Daher habló de la compra de acciones. Pero para finalizar con el cúmulo de idioteces, creo que ésa podría considerarse la cereza del postre. Digo esto porque tal como lo explicaron con anterioridad dos señores diputados —es importante que esto se entienda—, cuando se compran las acciones de una empresa se están adquiriendo las deudas, los pasivos y los activos. Pero como no tiene activos, cuando compramos las acciones de esta empresa en realidad estamos comprando los pasivos y la deuda. Eso es lo que estamos comprando. Nos están vendiendo un buzón marca “Cañón”. Esto es lo que está pasando. Podemos ignorarlo, mirar para otro lado y hacer lo que quieren hacer con el acta de Jaime: ignorarla. Pero está allí. No hablemos más de comprar acciones.

Mediante nuestro proyecto pretendemos dar al Ejecutivo alternativas porque de esta manera se aumenta el valor de la opción que hoy tiene el gobierno. Darle alternativas mejora el poder de negociación que tenemos con el grupo Marsans. Pretendemos darle alternativas porque eso es justamente lo que tiene que hacer este Legislativo. No vamos a ejecutar nosotros, pero queremos que el Ejecutivo sepa que tiene más alternativas, que no está condenado a un acta de un secretario de Estado, quien además ha incumplido con sus funciones durante seis años y tiene denuncias penales en la Justicia. El Poder Ejecutivo en su conjunto no está condenado a esa acta. Por eso, nosotros queremos dar alternativas.

Queremos discutir una política en serio de la industria aerocomercial. Por eso, planteamos que el Ejecutivo en treinta días nos presente aquí, para debatir entre todos, una política en serio en materia aerocomercial. Cualquier empresa va a fallar en este cúmulo de idioteces que es hoy la política aerocomercial en la Argentina. No va a tener posibilidades de desarrollarse. Esto es lo que se debe discutir también, tal como lo planteamos muy claramente en el artículo 2° del dictamen de minoría. Entendemos que la Argentina necesita alternativas.

No podemos estar condenados a alguien que durante sus cinco años de gestión no ha sabido llevar adelante la política de transporte. Ese funcionario ha demostrado incapacidad en su gestión. No ha resuelto los problemas del transporte terrestre, ni del ferroviario, ni del náutico ni

del marítimo. Y ahora queremos hacer que resuelva el problema del transporte aéreo.

Los diputados del oficialismo también tienen alternativas. Son muy simples. Por ejemplo, tienen la posibilidad de soltarle la mano hoy a Jaime, rechazando y declarando inválida esa acta acuerdo, o pueden hacerlo en dos meses.

El grupo español va a venir a decir que la empresa cuesta 300 millones de dólares porque básicamente eso es lo que dice el acta acuerdo que firmó. Ese es el valor del flujo de fondos y de los subsidios que le da el Estado nacional, actualizado a valor presente neto: son 300 millones de dólares. Entonces, o le soltamos la mano ahora a Jaime diciéndole que rechazamos esa acta por declararla inválida o lo hacemos dentro de dos meses, cuando vengan a reclamarnos que les autoricemos una partida por 300 millones de dólares para pagarle a Marsans. Y claramente les vamos a contestar que no, porque no vamos a pagar 300 millones de dólares más los 900 millones de dólares de deuda por algo que vale cero.

Por eso, los diputados del oficialismo tienen alternativas. Pueden rechazar un acta acuerdo que nos está condenando o pueden elegir que un funcionario, que no cumplió con su deber, siga en su puesto durante dos meses más.

Desde la oposición, con toda claridad y tranquilidad pero con absoluta firmeza, sostenemos que el ingeniero Jaime hoy debe dejar de ser el secretario de Transporte de este país, sobre todo porque culminó su cúmulo de idioteces firmando un acta acuerdo que va a costarle al país 1.200 millones de dólares. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Obiglio. – Señora presidenta: no voy a dedicar estos pocos minutos a criticar el proyecto del oficialismo, porque ya lo han hecho una cantidad de diputados de la oposición, inclusive recién el señor diputado Bullrich, sino a comunicar lo que nuestro bloque piensa sobre la política aerocomercial de los últimos años, que es lo que debería hacer el oficialismo si pensara en los próximos cinco, diez o veinte años.

Para resolver este problema debemos partir de dos principios: en primer lugar, brindar a los ciudadanos argentinos y a quienes quieren venir a la Argentina un servicio moderno, eficiente y que comunique a todas las localidades de nuestro país y, en segundo término, cumplir con

el rol social que tiene el Estado, que es no permitir que los 9 mil empleados de Aerolíneas Argentinas terminen en la calle.

A partir de allí teníamos que trabajar en una propuesta. La solución que presentó el oficialismo claramente ha tenido en cuenta esos dos puntos, con el pequeño detalle de que, gracias a la compra de una empresa que está en quiebra, sin saberlo –o sabiéndolo– todos los ciudadanos argentinos vamos a terminar pagando 900 millones de dólares.

El Estado tiene que intervenir en estas cuestiones porque estamos hablando de un servicio público, no de cualquier servicio, de manera que es lógica su intervención, pero no es lógico que la hagamos comprando una empresa que está en quiebra y haciendo que todos paguemos 900 millones de dólares.

Si vamos a pensar en serio en un mercado aerocomercial de mediano y largo plazo tenemos que hablar de un mercado donde haya muchas aerolíneas, donde tengamos ofertas de vuelos, de itinerarios, de horarios y también de precios.

Queremos servicios con calidad, eficiencia y puntualidad, donde se cumpla lo que está pautado, es decir que uno pueda comprar un pasaje y el servicio se cumpla, no que tenga que estar cinco o seis horas en un aeropuerto. Para eso tenemos que establecer las condiciones necesarias y no comprar empresas quebradas pagando 900 millones de dólares y haciendo funcionar aviones que ya no se utilizan en ninguna parte del mundo.

¿Qué es lo que se hace en los países exitosos para lograr esto? No se subsidia a las empresas ni el Estado paga las deudas de empresas privadas. Lo que se hace es subsidiar aquellos recorridos, trayectos o rutas que no son rentables, pero no se subsidia a las empresas. Nosotros estamos haciendo lo contrario.

El proyecto de ley que quiere aprobar el oficialismo genera un monopolio artificial. ¿Qué es lo que sucede con los monopolios artificiales? Históricamente, en el mundo y en la Argentina se han generado abuso y corrupción. Si queremos un mercado aerocomercial eficiente no podemos hacer que los ciudadanos argentinos sean rehenes de una sola empresa.

Repito: tenemos que poder elegir precios, horarios, servicios, aerolíneas y rutas que queremos usar. La competencia va a beneficiar a

todos los argentinos. El proyecto que va a aprobar el oficialismo beneficia sólo a unos pocos.

Por todos estos motivos creo que a partir de ahora el Congreso y el Poder Ejecutivo tienen una función y un deber mucho más amplio, que es defender la política aerocomercial de nuestro país para los próximos cinco, diez o veinte años. En este punto no tenemos que inventar nada. En la Argentina ya hemos hecho muchos experimentos y sabemos dónde terminamos. Lo único que tenemos que hacer es salir de nuestras fronteras y mirar qué es lo que funciona en el mundo pese a los conflictos del sector y del combustible. Hay cantidad de lugares en el mundo donde vuelan muchas aerolíneas, la gente elige, paga precios competitivos y decide el tipo de recorrido que va a hacer. Para esto tenemos que copiar lo que hacen otros países del mundo; no inventemos nada ni experimentemos más.

Por lo tanto, mi pedido va dirigido a la señora presidenta de la Nación para que piense esto y por favor trabaje con el Congreso a efectos de establecer una política aerocomercial para todos los ciudadanos en los próximos veinte años. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Le agradezco la brevedad de su discurso, señor diputado.

Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

Sra. Augsburger. – Señora presidenta: el bloque Socialista no va a acompañar el dictamen del oficialismo por tres importantes razones que han sido expresadas por miembros de mi bancada al fundar el dictamen de minoría, y que yo voy a profundizar.

En primer lugar, quiero hacer especial hincapié en un tema sobre el que se ha dicho muy poco durante todo este proceso de discusión de la recuperación de Aerolíneas Argentinas para nuestro país. Me refiero a la necesidad de conocer cuáles han sido las responsabilidades en estos dieciocho años en que Aerolíneas Argentinas fue una empresa privada.

– Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 2ª de la Honorable Cámara, arquitecta Liliana A. Bayonzo.

Sra. Augsburger. – Por esa razón planteamos la necesidad de conformar una comisión bicameral que investigue durante ciento ochenta días y produzca un informe que permita conocer la actuación y la responsabilidad de

todos los funcionarios públicos y organismos de contralor intervinientes a lo largo del período en análisis.

Si como consecuencia de ese informe se advirtiera la comisión de actos que pudieran considerarse delitos, proponemos que se efectúe una presentación judicial para conocer a los responsables del estado actual de Aerolíneas Argentinas. Si bien el señor diputado Pérez sostuvo que es necesario que no haya impunidad y la señora diputada Sesma expresó que la impunidad es tan perjudicial como la corrupción, después de todo lo que se ha dicho y escuchado, si hay funcionarios o personas que se desempeñaron en forma correcta, transparente y honesta, deben quedar exentos de toda sospecha.

Con el permiso del cuerpo, daré lectura de parte de la intervención del ex diputado Guillermo Estévez Boero, cuando en 1989 fundamentaba su disidencia total en relación con el proceso de privatización de Aerolíneas Argentinas, que era exactamente inverso al que hoy se propicia. Entonces se responsabilizaba al Estado por el mal funcionamiento de la empresa y se remarca la necesidad de privatizar Aerolíneas Argentinas.

En ese debate el ex diputado Estévez Boero sostuvo lo siguiente: “No cabe duda de que se ha generalizado la creencia de que la responsabilidad fundamental de la crisis la tienen el Estado y las empresas públicas. Nadie está interesado en descubrir las raíces de la crisis, ni la relación existente entre la sociedad y el Estado de donde surge el hecho de que el Estado refleja la crisis de la sociedad y que, en consecuencia, no por romper el espejo ha de mejorar nuestra imagen”.

Más adelante continuaba: “En síntesis, como gráficamente lo expresa Alfredo Eric Calcagno, procedieron con el Estado como si fuera una vaca: primero, le sacaron toda la leche, después se comieron su carne y ahora programan la exportación de su cuero”.

Aerolíneas Argentinas sufrió exactamente este mismo proceso reflejado en esta expresión tan gráfica. Primero se la privatizó, después se le sacó absolutamente todo y ahora se pretende cobrar al venderla. Esas responsabilidades deben quedar absolutamente claras, y el modo de lograrlo es por medio de esta comisión investigadora, en el mismo sentido que ayer se pronunció esta Cámara cuando aprobó la creación

de una comisión investigadora para conocer el manejo que hicieron las exportadoras con las declaraciones juradas de las ventas de cereales.

En su dictamen el oficialismo ha puesto especial interés en otorgar facultades a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, en relación con todo el proceso que tendrá lugar de ahora en más para determinar la verdadera valuación de Aerolíneas Argentinas.

Sin embargo, no se ha insistido en la necesidad de que la comisión trabajara durante todos estos años para conocer cuáles fueron las responsabilidades de todos los empresarios y miembros del gobierno en los últimos dieciocho años y que derivaron en el estado actual de la empresa.

Por eso, insistimos en que esa comisión debe investigar las responsabilidades por la privatización, las responsabilidades del actual operador, y sobre todo las del actual gobierno, que con la aprobación del balance 2005 blanqueó los balances 2002, 2003 y 2004, que expresaban claramente el vaciamiento de la empresa.

En segundo lugar, quiero señalar nuestro rechazo al acta acuerdo firmada por el gobierno y la empresa Marsans. Cuando la iniciativa oficial llegó a esta Cámara nuestras mayores disidencias al conocer el acta acuerdo fueron las que reiteradamente se han expresado tanto en la comisión como en este recinto y que no han obtenido respuesta por parte de los funcionarios del gobierno que vinieron a explicarnos el mensaje.

Básicamente se trata de un acuerdo que incrementa el valor de la empresa por medio de una tasación que se realiza a través de un mecanismo de flujo de fondos futuros, sin definir la tasa de descuento ni quién la fija. Se parte de considerar el costo del combustible subsidiado y además se establece un mecanismo de valuación a cargo de una entidad internacional que no se dice cuál es, pero con la que se renuncia a la soberanía nacional en relación con esa tasación.

Nuestro bloque tenía tomada la decisión de rechazar el acta acuerdo e insistir en nuestro dictamen de minoría. Sin embargo, nos ha convencido la decisión del bloque oficialista de no poner hoy en consideración el acta acuerdo, lo que demuestra su voluntad de no votarla.

En tercer término, quiero referirme a la propuesta que planteamos hacia adelante. Casi todos los que estamos aquí presentes queremos

que Aerolíneas Argentinas vuelva a ser del Estado.

Proponemos el mecanismo de expropiación claramente establecido en la ley 21.499, que estipula un procedimiento muy claro de tasación para determinar el valor de la empresa y la necesidad de definir la utilidad pública.

La ley 21.499 establece que la utilidad pública que debe servir de fundamento legal a la expropiación comprende todos los casos en que se procure la satisfacción del bien común, sea éste de naturaleza material o espiritual. Asimismo, en su artículo 4º agrega que pueden ser objeto de expropiación todos los bienes convenientes o necesarios para la satisfacción de la utilidad pública.

No sólo creemos que al expropiar Aerolíneas Argentinas damos satisfacción al bien común, sino que además consideramos que constituye una cuestión espiritual el hecho de recuperar esa empresa, que era orgullo de todos los argentinos, como una empresa del Estado.

También planteamos la necesidad de que en la gestión –de cara a la historia argentina– tengan participación los trabajadores y los usuarios para garantizar un servicio realmente eficiente y transparente.

Si se han escuchado todas las cosas que se han expresado acerca de los responsables de la actual dueña de Aerolíneas, de Marsans, es decir, la calidad, la ética y la moral de quienes han sido los responsables de llevar adelante esta empresa, se concluirá en que es imposible sentarse con ellos para hacer un acta acuerdo de compraventa.

Después de todas las denuncias que se han hecho de esos empresarios y del manejo que han hecho durante todos estos años, no hay otro camino que expropiar Aerolíneas Argentinas para recuperarla para todos los argentinos. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Bayonzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Raimundi. – Señora presidenta: en primer lugar, quiero manifestar que estoy conmovido por la tragedia del aeropuerto de Barajas, pero no desde un punto de vista melodramático, *naïf*, sino vinculándolo –paradójicamente– al día que estamos viviendo hoy en la Argentina, para replantearnos un concepto de la seguridad aérea absolutamente ajeno y escindido de los criterios de mercado.

Considero que en esa idea central subyace parte de las causas de ese accidente. Si hay alguna diferencia entre el criterio empleado por el grupo Marsans con la empresa aérea accidentada, de la cual hasta no hace mucho tiempo fue propietario, y el utilizado con nuestra aerolínea, esta diferencia la marca la calidad de su personal, que nunca adhirió a mezclar el criterio de seguridad aérea y los pasajeros con los criterios de mercado.

La segunda cuestión que quiero destacar es que no hay una sola oposición y una sola manera de ejercer la oposición. Creo pertenecer a una oposición a la que le parece que las cosas son un poco más complejas y menos demagógicas que el falso dilema entre volar y alimentar a los niños.

Creo pertenecer a una oposición que si plantea defender al Estado frente a un grupo privado, ni en el recinto ni en las comisiones tiene que ser la portadora de los argumentos de los grupos privados. Los grupos privados tienen sus abogados, sus argumentos y los lugares donde poder plantearlos, y no tenemos que ser los legisladores del Estado argentino quienes los planteemos.

Como esta intervención la considero una continuidad de lo que fuimos diciendo en las sucesivas reuniones de comisión –todo lo cual consta en las versiones taquigráficas–, antes de retomar estrictamente el tema de Aerolíneas preferiría hacer una pequeña digresión política, poniendo el ejemplo de Brasil y del Parlamento brasileño. El partido de gobierno en Brasil tiene sólo 83 de los 513 diputados y 11 senadores de los 81 que integran el cuerpo, es decir, cuenta con una contundente minoría parlamentaria.

El 99 por ciento de los proyectos que envía el Poder Ejecutivo al Parlamento son sancionados con modificaciones importantes respecto de la versión original. En esas condiciones, ¿alguien puede decir que por esa razón Brasil tiene un gobierno débil?

Con esto quiero plantear que nosotros tenemos que inaugurar –creo que lo estamos haciendo de a poco, trabajosamente– una nueva etapa en el Parlamento que debe estar signada por esta cultura de la política de Estado, esta cultura de reivindicar la nobleza, el altruismo del concepto de negociación parlamentaria, para no seguir sujetos a esa cultura anterior, que creo

que tenemos que enterrar, y que dice que si le cambiamos una coma al proyecto es un signo de debilidad.

Es una actitud martiriológica, porque en Brasil no están pensando en la coma del proyecto sino en cómo se posiciona un país a partir de consolidar su frente interno, desde el consenso y desde la política de Estado.

Desde ese punto de vista vamos a fijar nuestra posición: la cultura de la política de Estado y la cultura de las convicciones.

Digo esto porque ya en el proceso anterior, durante el conflicto agropecuario, hubo focos que estuvieron apuntando directamente al Congreso, pero en verdad había un clima mucho más tenso y mucho más ligado a los *lobbies*, los aprietes, las presiones, las pasiones. Y en este momento con este proyecto hay presencia de la sociedad en el Parlamento, pero me da la impresión de estar en un clima un poco más distendido que nos permite avanzar en esta cuestión de la cultura de las convicciones.

Con lo que digo estoy señalando que nosotros no podemos estar pensando desde la lógica de con quién se queda pegado uno si se vota de una u otra manera. Debemos recuperar en el Parlamento, a partir de la pluralidad y de las diferencias, que cada uno vote no en función de presiones, de la prensa, no en función de operaciones de *lobbies* empresarios o periodísticos, sino de lo que profundamente piensa.

Me parece que de esa manera ayudaremos a consolidar este salto de calidad del Parlamento. Por eso, fuimos muy fuertes en condenar cuestiones centrales del proyecto original enviado por el Poder Ejecutivo, pero cuando vimos los avances y las modificaciones que se proponían, tendríamos que haber sido muy poco nobles para no reconocerlos y para no ver que en este nuevo proyecto estaban plasmados, no digo todos, pero sí algunos puntos centrales que fuimos marcando en cada una de las discusiones de comisión, desde la primera con la presencia del secretario de Transporte.

Porque de lo contrario –digámoslo con todas las letras y en términos figurativos– si uno asume la posición interior y espiritual de decir que hagan lo que hagan y pongan lo que pongan no se va a acompañar el proyecto –en realidad todos tenemos oportunidad de que hasta la última coma diga lo que uno quiere–, terminaremos sosteniendo que como no está escrito con la tinta

de la lapicera que yo pedí, no es suficiente. No queremos ser esa oposición.

Si en el proyecto hubo avances que contemplaron aspectos centrales que nosotros habíamos marcado, en ese sentido lo vamos a acompañar y vamos a mantener con toda la firmeza de nuestras convicciones todas las cosas que debamos decir, donde tengamos diferencias profundas no sólo con el proyecto sino con la política oficial.

Nosotros podremos acertar o equivocarnos. Nadie tiene comprada la infalibilidad. Pero no somos perversos ni actuamos de mala fe, y esa misma buena fe es la que pedimos al resto de los actores políticos con los que podemos entablar conversaciones, negociaciones y avances en los proyectos.

Paso ahora más específicamente a hablar del tema. ¿Qué quiere decir esto de la cultura de la política de Estado y de las convicciones? En primer lugar, que a pesar de las cosas que le pasaron a Aerolíneas Argentinas desde 1990 a la fecha y sobre las que no vamos a abundar, hay una memoria colectiva de orgullo, de respeto y de cariño por Aerolíneas Argentinas, que es mucho más poderosa como memoria histórica del pueblo argentino que los desfalcos que se cometieron en la empresa desde 1990 hasta ahora, incluidos los más recientes.

En segundo lugar, debemos tener en cuenta la idoneidad y el compromiso del personal de la empresa, independientemente de cualquier cuestión sindical que a mí no me compete.

En tercer lugar, los argentinos no debemos cargar en nuestras espaldas pasivos dolosos o fraudulentos. ¿Quién podría pensar que alguno de nosotros puede estar avalando o encubriendo el pago por parte de la sociedad argentina de pasivos dolosos o fraudulentos? Ahora bien, en un proceso de esta naturaleza, que lleva tantos años y que no es aislado de un modelo, hay una responsabilidad política central de la dirigencia, dentro de la cual estamos.

Pero no hay sociedad virtuosa; no hay sociedad ciento por ciento inocente. En parte, los argentinos estamos pagando el costo político, y por ende económico, de haber rifado durante la década de los noventa el patrimonio nacional. Y no lo digo con el ánimo de señalar responsables sino que me incluyo como sociedad. Ese es un costo que no nos podemos sacar de encima porque todos fuimos responsables. Eso lo hicieron

gobiernos mayoritarios pero con la complicidad de las oposiciones parlamentarias, que me tocó presenciar cuando se planteó todo ese proceso de privatización en el país.

Hoy estamos sufriendo las consecuencias de ese proceso, y no sólo con el tema de Aerolíneas Argentinas. Por ejemplo, ¿cuánto estaría ganando la Argentina para la redistribución social si el Estado hubiera mantenido la renta del petróleo, con el precio internacional que hoy tiene el petróleo? Esta es otra de las cosas que nos diferencian de Brasil, que además de ser el primer productor de muchos productos agropecuarios tiene una de las reservas de petróleo más importantes del mundo, porque tuvo dinero para explorarlas.

Señora presidenta: con deuda espuria o sin ella estamos pagando el precio de que Ricardo Jaime sea el secretario de Transporte de la Argentina; y en esto sí coincido con la otra oposición: cuanto menos dure en su cargo, mejor será para el país. Perdónenme si alguien se siente ofendido por esto, pero creo que hay muchos legisladores y votantes oficialistas que piensan lo mismo que yo.

Señora presidenta: en orden a mejorar la calidad institucional, no sólo en términos abstractos o teóricos sino en términos de nuestras propias actitudes, el proyecto contempla la revisión del Congreso en el precio final y la información al Poder Legislativo acerca de todos los procesos, a través de la comisión bicameral.

Hay dos formas de incluir eso en una cláusula dentro de un proyecto. Una de ellas es decir "Pongámoslo, así los conformamos y conseguimos unos votos más de apoyo". Esta podría ser una mirada, y además lo ha sido durante mucho tiempo, señora presidenta. Pero yo digo: ¿no sería mejor aprovechar estas oportunidades históricas para recuperar la dignidad de una institución de la democracia, como el Parlamento, y poner una cláusula en serio, controlar en serio y ser dignos en serio, y no aceptar ni un solo sobre, para controlar en serio y para saber cuál tiene que ser el precio definitivo de la empresa, para que los argentinos no nos hagamos cargo de pasivos fraudulentos contraídos por un grupo?

Reconocemos los avances y vamos a apoyar en general este proyecto, aun marcando las diferencias, en la medida que tengamos la concreción de los acuerdos que nosotros plantea-

mos ayer en la comisión y que fueron reconocidos por esta misma iniciativa.

Para ir terminando, señora presidenta, quiero decir que sería casi miserable de nuestra parte no reconocer que este proyecto, comparado con el anterior, tiene algunas diferencias. En primer lugar, desecha el acta acuerdo. En segundo lugar, consolida la reestatización. En tercer término, coloca una redacción igual a la nuestra, en cuanto señala que el Tribunal de Tasaciones de la Nación es el organismo encargado de la tasación.

No hay un sometimiento al arbitraje internacional ni una jerarquización del tasador de Marsans, porque no se podía poner al Estado, que rescata, al mismo nivel de la empresa, que vacía, para tasar los activos de Aerolíneas.

Se coloca como revisor final al Congreso de la Nación. Establece la autoridad de la comisión bicameral, que lamentablemente no integramos. Establece el papel de la Auditoría General de la Nación, y nosotros hemos agregado que ello debía ser así para que la tasación no sea pensada en términos de los flujos de caja futuros, sino del valor paupérrimo que tenía la empresa en el momento en que Marsans cayó en cesación de pagos.

Esa es la fecha en que hay que valorar la empresa, y no en función del futuro, porque con la puntualidad que está mostrando en este mes la compañía vale más que al 15 de julio. Este es uno de los compromisos acordados para acompañar el proyecto.

Si el gobierno asume su rol y adopta una política de Estado, la empresa no debería reprivatizarse. No alcanzaba con eliminar la cláusula correspondiente, porque al tratarse de una sociedad anónima, aun siendo creada por ley y cotizar en bolsa, se pueden comprar y vender acciones sin que existan límites en cuanto a la tenencia de la mayoría o minoría del paquete accionario, salvo que esté expresamente prohibido por ley. Este era otro de los artículos cuyo compromiso necesitábamos para acompañar el proyecto.

Existe una tercera cuestión que no entiendo por qué el oficialismo no quiere introducir. Cuando se habla de las reasignaciones o adecuaciones presupuestarias, ¿cómo no va a poder poner que no se puede recurrir a partidas de gasto social, de educación, de salud o vivienda, estableciéndose sólo la posibilidad de utilizar exce-

centes presupuestarios? En verdad, no entiendo por qué no se quiere introducir este cambio.

¿Cuál era nuestra propuesta? A instancias del diputado Lozano encontramos la figura de la intervención del artículo 2° de la ley de abastecimiento, que permitiría al Estado seguir manejando la empresa, manteniendo el statu quo del rescate, sin necesidad de asumir ningún pasivo. Así se podrán discriminar las deudas normales de las fraudulentas. También creo que el Estado debería ir a fondo en las causas judiciales para determinar las responsabilidades penales y patrimoniales de cómo se contrajo la deuda.

Finalmente, me quiero referir al rol del acta acuerdo. En el caso de alguna laguna, una de las primeras fuentes de interpretación del derecho es lo que dijo el legislador al fundamentar el proyecto aprobado.

Nosotros lo planteamos en este sentido. En primer lugar, una ley aprobada por el Congreso tiene una jerarquía en la pirámide jurídica que es absoluta e incuestionablemente superior a un acta acuerdo firmada por un grupo privado y un secretario de gobierno.

Además, tanto en los considerandos como en el punto 4° del acta acuerdo, se requiere la aprobación estatal. Se lo dice indirectamente, pero es así, pues se hace referencia a los instrumentos legales y societarios necesarios para formalizar la compraventa a favor del Estado nacional.

Quiere decir que cuando la propia acta remite al Estado, y el Poder Ejecutivo eleva el proyecto al Poder Legislativo, entonces el perfeccionamiento del acta requiere la voluntad conjunta de los poderes Ejecutivo y Legislativo. Como esa voluntad es de jerarquía superior, el acta cae desde el punto de vista de su jerarquía jurídica.

Voy a ir finalizando mi intervención, pero no porque no tenga más cosas para decir sino en honor al tiempo del que disponía para hacer uso de la palabra. Simplemente, quiero concluir con lo que dije al comienzo de mi exposición: estamos ante el desafío de utilizar este Congreso como instrumento de un acuerdo con un grupo que encubre a un funcionario, o de contar con él como un instrumento de política de Estado que fortalezca no a este Ejecutivo sino al que represente para siempre a la sociedad argentina con autonomía de los poderes económicos. Ojalá podamos honrar ese compromiso y mejorar la cultura institucional y democrática de nuestro país. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Bayonzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Basteiro. – Señora presidenta: los integrantes del bloque Encuentro Popular y Social venimos a este recinto, junto con los compañeros de Libres del Sur, del Partido de la Victoria y del Partido Socialista de la Provincia de Buenos Aires, para apoyar fervientemente la decisión adoptada por el Poder Ejecutivo que hoy está siendo tratada por esta Cámara de Diputados, consistente en la posibilidad de que el Estado nacional retome el control del paquete accionario de Aerolíneas Argentinas.

En las últimas semanas los diputados hemos debatido este tema en las comisiones; personalmente también me tocó discutir en los medios de prensa. En tan poco tiempo me resulta difícil expresar lo que siento por el paso que estamos dando.

–Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Eduardo A. Fellner.

Sr. Basteiro. – A lo largo de este proceso nos encontramos con que muchos diputados plantearon la necesidad de llevar a cabo una investigación sobre las responsabilidades que le podrían caer al grupo Marsans en el vaciamiento de la compañía. Esta es una propuesta que apoyo porque fui uno de los pocos que desde principios de 2001 denuncié y expliqué ante la opinión pública lo que estaba pasando en Aerolíneas Argentinas y las consecuencias del vaciamiento que estaba llevando a cabo el grupo Marsans a raíz del desvío de los 758 millones de dólares invertidos por la SEPI. Como aquí se ha explicado, el grupo Marsans subrogó créditos en un concurso que motivó la radicación de denuncias en España. Lamentablemente, en la Argentina la Justicia no hizo lugar a esas denuncias.

A lo largo de los 18 años que comprendió el período de privatización de Aerolíneas también me vi obligado a presentar denuncias contra el grupo Iberia y contra la SEPI por el vaciamiento de la empresa. Fueron dieciséis denuncias radicadas en distintos juzgados federales.

Entonces, me parece bien que algunos diputados planteen reclamos o expresen cierto nivel de rechazo hacia determinados funcionarios que llevaron adelante la política de transporte en la Argentina. En este sentido, en más de una oportunidad también me he presentado ante la Justi-

cia para reclamar y advertir que se estaban haciendo mal las cosas.

Todo eso me otorga el derecho moral de venir a esta Cámara a decir que hoy apoyamos fervientemente un proyecto, que incluso pudo haber sido elaborado por la propia Secretaría de Transporte. Digo esto porque cuando entendimos que no se estaban cumpliendo con las responsabilidades recurrimos a la Justicia. Sin embargo, creo que hoy hay diputados que realizan ciertos planteos para conseguir algún rédito político.

El hecho es que nos encontramos ante la posibilidad histórica de recuperar Aerolíneas Argentinas como un bien del Estado, como patrimonio nacional y como un instrumento fundamental para desarrollar una política de transporte aerocomercial.

Tengamos en cuenta que una de las características de la Argentina es la de ser un país muy extenso; estamos hablando de la octava geografía del mundo, con innumerables accidentes geográficos de la envergadura de la isla de Tierra del Fuego, en la que encontramos cordones montañosos y ríos difíciles de sortear si no es a través del avión. Cada uno de los presentes lo sabe, porque de los argentinos que viven en el interior los legisladores debemos ser los que más viajamos y sufrimos las consecuencias de no contar con un sistema de transporte idóneo y eficiente para trasladarnos. No estoy explicando esto a personas que no utilizan un avión sino a gente que sabe cuáles son las consecuencias. Entonces, me sorprende que a veces se niegue esa realidad o no se la quiera ver.

Hace 18 años y un mes –solicité la información a la Secretaría Parlamentaria– esta Cámara, también en una sesión especial, trató el tema de Aerolíneas Argentinas para frenar aquel proceso de privatización. En aquel momento el diputado Germán Abdala presentó un proyecto de ley para detenerlo. Recuerdo haber estado en un palco bandeja apoyando y esperando la definición. No se llegó al quórum necesario: se juntaron 127 diputados, y lamentablemente la historia nos demuestra lo que sucedió por faltar solo dos diputados que dieran el quórum, con lo que seguramente se habría cambiado gran parte de ella.

Para mí, hoy, 21 de agosto, es un día histórico porque estoy viviendo y recordando todos aquellos momentos. Me alegra enormemente, me

pone eufórico, poder estar sentado en este recinto de la Cámara de Diputados, rodeado de trabajadores aeronáuticos que se movilizaron para apoyar este proyecto.

Creo que algunos diputados confunden a la opinión pública cuando dicen que va a haber que pagar una deuda de 890 millones de dólares. Nadie dijo eso; nadie se hizo cargo. No escuché esto de ningún diputado del bloque oficialista y tampoco hay un proyecto que lo diga.

Como ustedes saben, hay una comisión, representada por el Estado y por el grupo Marsans y controlada por el Comité de Tasación, que está funcionando en el ámbito de la empresa. Está controlada por la AGN y por esta Cámara de Diputados a través de la Comisión Bicameral, que hará el seguimiento de cuál va a ser el monto real de esa deuda que seguramente está inflada. Por eso hay que trabajar, investigar y sacar polvo y paja de esa deuda a fin de pagar lo que realmente corresponda, es decir, principalmente aquellas deudas que se puede tener con empresas y proveedores de Aerolíneas Argentinas. Se trata de pymes que, en caso de que la empresa provocase una quiebra, también van a tener consecuencias más que nefastas no sólo para los 9 mil empleados de Aerolíneas Argentinas sino para otros tantos, casi 10 mil trabajadores de empresas indirectas, sin considerar las consecuencias que pueda traer para el turismo y sus puestos de trabajo.

Quiero explicar que es totalmente ilógico e irreflexivo; es una propuesta totalmente inicua plantear la quiebra o la posibilidad de crear una nueva compañía, así como también cualquier otro proyecto que no asuma el compromiso de hacer este salvataje que se está haciendo, que es fundamental para desarrollar una política aerocomercial y cualquier política de transporte, y para volver a tener la posibilidad de volar en aviones seguros.

Aerolíneas Argentinas estatal fue una empresa muy buena, rentable y eficiente. Competía a nivel internacional con las empresas más importantes; lo hacía muy bien y ganaba en esa puja. El proceso privatizador nos dejó con la realidad actual y llevó a la empresa a la quiebra en dos oportunidades: en 2001 y 2008. En el año 2001 fueron los trabajadores y el pueblo argentino los que se movilizaron para evitar esa catástrofe. Por suerte, hoy tenemos un gobierno que asumió la responsabilidad de encontrar

una solución, y por eso tenemos este proyecto de ley que se ha enviado a esta Cámara de Diputados sin haberse buscado ningún otro artilugio que no fuese constitucional.

Además, esta Cámara tuvo la valentía y la inteligencia de modificar oportunamente la iniciativa para impedir un nuevo proceso de privatización y tener las manos libres para poder decir “sí” o “no” cuando llegue la propuesta de la comisión que está negociando el precio de la compañía.

Cualquier otro análisis hecho por algunos bloques de esta Cámara persigue únicamente el fin de obtener un provecho político sin que le importen los trabajadores, la actividad aerocomercial ni las propias provincias de donde vienen, muchas de las cuales son muy lejanas y no cuentan con otra posibilidad de vínculo geográfico. Para darle el tiempo a mi compañera voy a concluir diciendo que vamos a apoyar fervientemente esta propuesta. Hoy, 21 de agosto, no sólo somos diputados: somos argentinos. Quiero reivindicar y levantar la consigna que en el año 2001 hizo propia la totalidad del pueblo argentino: hoy todos somos Aerolíneas. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: el señor diputado Basteiro ya destacó la convicción con la que nuestro bloque acompaña este proyecto, esta decisión del gobierno nacional de constituirse en accionista mayoritario de Aerolíneas Argentinas y tomar el control estratégico de la empresa. Se abre ahora el desafío de debatir y planear una política de transporte de pasajeros, carga y correo, diseñando estrategias en este sentido en un país que en las últimas décadas ha carecido de políticas de transportes.

En efecto, en las últimas décadas, incluidos los últimos años, hemos tenido una política de transportes ausente, ineficaz y poco sustentable. Esta preocupación en una materia tan errática de nuestro transporte, no sólo ferroviario sino también aerocomercial, se genera sin duda por la forma en que se llegó a este debate. La acertada decisión del gobierno de rescatar a Aerolíneas, de tomar su manejo estratégico, se vio dificultada en este proceso y en este debate parlamentario por la firma de un acta acuerdo poco aceptable en sus términos y jurídicamente débil.

Considero importante señalar qué fue lo que mejoramos, aportamos y saldamos en el ámbito

parlamentario respecto de esa acta acuerdo que establecía un precio final y definitivo, situación que no se comprendía en el marco de un proyecto de ley que decía que el precio debía ser aceptado por el Congreso, lo cual jurídicamente cerraba las puertas a una oposición eventualmente sustentable del Congreso nacional en su momento.

Ese instrumento establecía una forma de valuación de la empresa por descuentos de flujos futuros, lo cual determinaba que estábamos descontando una valuación como si fuera una empresa en marcha, con potencia para generar dinero, cuando en realidad estábamos rescatando a una empresa en déficit crónico como dice el propio proyecto de ley en sus fundamentos, necesaria para el crecimiento sustentable integrado de una Argentina federal que necesita de este transporte. También establecía la aprobación de balances y gestión, balances en algunos casos ya cuestionados y en otros ni siquiera terminados ni conocidos, y una gestión objetada que ni siquiera corresponde que el Congreso revise en uso de sus facultades sin el control de los organismos pertinentes.

En este sentido ha sido muy buena la tarea del Congreso, porque recibido el proyecto, con un aporte muy importante de las autoridades del bloque mayoritario, desde todos los ámbitos, quienes estimábamos valiosa, necesaria y de un enorme valor estratégico la decisión del gobierno de rescatar Aerolíneas Argentinas, pudimos expresarlo en forma sustentable jurídica y políticamente. Creo que este es el punto central que ha logrado el gobierno. Acompañamos con vocación y convicción la buena decisión de las autoridades para que esta medida adopte la forma legal, jurídica y política que corresponde a través del aporte del Congreso de la Nación.

En este punto debemos agregar un tema central: no sólo establecemos el precio sino que además vamos a considerarlo, debatirlo u oponernos. Debe entenderse que esto es una condición, porque el precio es un requisito necesario para que se perfeccione una compraventa. Esto significa que la operación se perfeccionará por medio de la decisión del Congreso de la Nación.

Finalmente, adelanto que propondremos la incorporación de un artículo que establezca que la enajenación de acciones que importe la pérdida de la mayoría por parte del Estado nacio-

nal deberá ser autorizada por ley. Si esa es la vocación, queremos que se incluya.

En el mismo sentido, quiero plantear un aspecto central y responder algunos argumentos esgrimidos desde la oposición. De ningún modo, desde ningún punto de vista jurídico, es verdad que no rechazar el acta acuerdo implica su convalidación.

Tampoco es verdad que esto genera derechos a favor de Marsans que puedan ser sostenidos por las espaldas de las argentinas y los argentinos.

Específicamente esa acta acuerdo, que entiendo es débil jurídicamente e inaceptable en sus términos, establece que deben requerirse y gestionarse los recaudos legales necesarios para el perfeccionamiento de la compra de acciones. Esos recaudos legales no son otra cosa que la aceptación del Congreso de la Nación, y hoy estamos planteando que es justamente este poder del Estado el que establece la forma de valuación, la aceptación del precio y el control por parte de la bicameral y la Auditoría. Todo esto marca que el proyecto de ley que propiciamos aprobar dota de todos los requisitos necesarios de transparencia a la operación que se está encarando.

Vivimos en un sistema normativo que tiene a la Constitución por cabeza y cuenta con la ley 25.152, que en su artículo 5º exige que el Congreso de la Nación determine la compra de una empresa por parte del Estado. Esto lo sabían los señores que representan al grupo Marsans –que ha gestionado Aerolíneas Argentinas– al momento de firmar el acta. Por presumirse conocidas las leyes argentinas es doctrina que quien puede obligar es el Congreso de la Nación. En consecuencia, no hay perfeccionamiento de la compraventa hasta que el Poder Legislativo no defina el precio. Este es un requisito indispensable.

Por las razones expuestas, con convicción votaremos por la afirmativa el proyecto en consideración. Creemos que es esencial para el crecimiento sustentable e integrado del país. Felicitamos la decisión de nuestro gobierno que ha llevado adelante esta iniciativa, como asimismo la vocación del Congreso de la Nación de haber elaborado un proyecto de ley valioso desde el punto de vista político y con transparencia y solidez jurídicas. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Neuquén.

Sr. Prieto. – Señor presidente: en el mismo sentido que diversas exposiciones precedentes, mis primeras palabras tendrán por objeto destacar la revalorización que implica para el Congreso de la Nación tratar del modo en que lo hizo el proyecto que hoy nos convoca. Se ha recuperado la centralidad del sistema en el órgano representativo de la voluntad popular por excelencia, que desarrolló su labor como corresponde, buscando los puntos de acuerdo sobre la base del texto remitido por el Poder Ejecutivo.

En verdad esto resulta destacable, y es de desear que se reitere en el futuro este modo de trabajar, buscando ampliar consensos y puntos de acuerdo. Por eso, hay que destacar la labor en las comisiones y en los distintos bloques para aceptar las diversas opiniones y mejorar el proyecto, como se lo hizo, con consecuencias beneficiosas para el conjunto de los argentinos. Luego, me referiré a ello reiterando algún argumento que muy bien ya se ha señalado precedentemente.

En primer término, me parece necesario resaltar que contrariamente a lo que se ha sostenido –o a lo que se ha dejado entrever– el Estado no se hace cargo ni adquiere una deuda. En todo caso, lo que adquiere es una empresa que está endeudada.

La única forma de resolver un problema del que necesariamente el Estado tiene que hacerse cargo es interviniendo en la empresa mediante el rescate –esta es la figura que se ha buscado– para que de esa forma una empresa en funcionamiento garantice el servicio público de transporte de pasajeros, que es imprescindible y sobre lo cual no vale la pena extenderse. Nuestro país tiene una extensión de cinco mil kilómetros, con mil kilómetros de este a oeste; es absolutamente innegable la necesidad de prestar este servicio.

De esa forma no sólo se garantiza sino que también se abre la posibilidad de ir disminuyendo la deuda, por medio de una empresa que trabaja.

Una empresa quebrada no genera recursos y lo único que le queda por hacer –de esto se trata el proceso de quiebra, y está implícito en alguno de los proyectos de minoría– es la liquidación del activo. El Estado, que es el acreedor principal, vería frustrada en gran medida la percepción de sus créditos, y los acreedores por venta de pasa-

jes se verían impedidos de volar y de alguna manera estafados por no disponer de ellos.

Todo se puede revertir con una empresa en marcha, y de esto se trata la solución a la que hemos arribado. Para ello el Estado debe poner el dinero necesario para garantizar el funcionamiento operativo de la empresa. Y este es uno de los puntos que se ha mejorado en el proyecto.

Eso es lo que se establece explícitamente en su articulado, con una delegación a favor del Poder Ejecutivo, que respeta las bases del artículo 76 de la Constitución Nacional: las imputaciones presupuestarias van a ser por tiempo determinado y dentro de las bases de la delegación. De modo que aquí se ha producido un avance en el proyecto.

Debemos hablar también de la famosa acta acuerdo que se ha cuestionado y cuyo rechazo se exige. Tal como aquí se ha señalado esto es absolutamente necesario, tanto en lo político como en lo jurídico, ya que el acta sólo podrá ser invocada por una de las partes –Marsans– en aquello que no se oponga en forma explícita a lo que resuelva el Congreso hoy mediante la sanción en esta Cámara del proyecto de ley. Únicamente aquello que no esté resuelto en la ley podrá ser invocado.

Tal como lo señaló la oradora preopinante, el propio artículo 4° del acta prevé en su inciso a) que se deben conseguir los instrumentos legales. Los instrumentos legales por parte del Estado se vinculan con el paso del proyecto por el Congreso. También se señaló aquí el artículo 5° de la ley 25.152 es la que se refiere a las pautas que se deben seguir en materia presupuestaria, que explícitamente establece que toda creación de un organismo descentralizado, empresa pública o de cualquier naturaleza, debe ser realizada por ley. Esto es algo que no podía ser ignorado porque la ley se presume conocida por todos.

Otra circunstancia absolutamente relevante es la vinculada al precio, ya que el proyecto en tratamiento soslaya y dispone algo distinto de lo que preveía el acta suscrita por el secretario de Transporte. Lo que se prevé es que sea el Congreso de la Nación el que en definitiva fije el precio. De modo que aquí no hay ninguna convalidación sino que se dispone exactamente lo contrario.

Para que el Congreso tenga los elementos para fijar ese precio está perfectamente clara

la intervención de los organismos técnicos del Estado nacional, que de una forma objetiva e imparcial –y siguiendo la metodología que estime más adecuada– podrán determinar un precio justo.

Ese precio justo determinado por ley del Congreso podrá no ser aceptado por la otra parte del acuerdo. Esto es una contingencia posible. En realidad, creo que aún un precio cero va a ser aceptado, porque si efectivamente hubo vaciamiento, si efectivamente hubo fraude, ya se llevaron la plata. De modo que aun un precio cero, lográndose desprender de esta empresa, les podrá resultar beneficioso.

De lo contrario, tendrán los instrumentos que cualquiera tiene en un Estado de derecho para asegurar el cumplimiento de sus derechos: podrán recurrir a la Justicia. Pero previsiblemente ésta nunca podrá darles la razón, porque esta ley no sólo dispone el rescate de un servicio público sino el de una empresa.

Se dispone no sólo el rescate en ese sentido sino también en el aspecto jurídico, interpretado con amplitud. Y la doctrina más moderna ha señalado que por este rescate no se debe un solo peso por lucro cesante, sino que en todo caso se puede llegar a indemnizar el daño emergente, y como todos podemos prever, éste va a ser nulo o simbólico.

De modo que creo que este es un gran paso que damos los argentinos. Hoy, el Estado encara y resuelve un problema, del que aquí se ha contado cuál es su historia. Pero no importa cuál es ésta, los gobiernos tienen que resolver los problemas tal como se presentan. La alternativa es el no gobierno, la anarquía, el caos, y esto se resuelve de una forma razonable, mejorada por el Congreso.

En estas circunstancias el bloque de la Concertación va a acompañar el proyecto, de modo que nuestro voto será no negativo, será positivo. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Katz. – Señor presidente: algo está cambiando definitivamente, y felizmente no es sólo el nombre de nuestro bloque.

Como ya se ha dicho aquí, nos parece que la visión que tienen los argentinos del Congreso va mejorando día a día, pero también es necesario comprometerse en serio en el mensaje que se transmite desde este lugar.

Reivindico la actuación del Congreso en el tema de las retenciones y específicamente la actitud de esta Cámara de Diputados, en lo cual incluyo el resultado, porque me parece –y no crean que es un capricho de mi parte vincular este tema al de las retenciones– que en aquel momento el debate en esta Cámara se dio en el ámbito de lo estrictamente ideológico, conceptual y político.

En ese momento, todas las posiciones eran opinables y nadie podía arrogarse la verdad absoluta. Creo que en este caso la Cámara de Diputados está avanzando por otro andarivel, mucho más serio, en el que transmitimos un mensaje tal vez más potente. Con todo respeto digo que creo que hoy esta Cámara de Diputados está comenzando a resolver un tema que es básicamente moral, que va más allá de los conceptos y de lo que tengamos como bagaje cada uno de nosotros.

A diferencia de lo que acaba de decir el señor diputado Prieto, creo que no es innecesario opinar sobre el acta en términos jurídicos y políticos. Como dijo el señor diputado Raimundi, pienso que es necesario dejar perfectamente en claro cuál es el sentido de nuestro voto, sea cual fuere el resultado en esta Cámara de Diputados.

En lo jurídico creo que no es muy necesario, porque directamente es un absurdo. Se está hablando de un acta en la que un secretario de Estado autoriza a comprar acciones de una empresa privada. No se está hablando de un servicio público propio del Estado porque si no estaríamos simplemente discutiendo una concesión. En todo caso, estamos hablando de un servicio público impropio a través de una privatización. Esto es tan absurdo que, como me decía recién un amigo, sería como si a cualquier secretario de Estado del gobierno nacional se le ocurriera comprar cualquier empresa privada.

Por otro lado, es un acto disparatado pero propio del Ejecutivo nacional. No nos corresponde intervenir en actos propios del Ejecutivo nacional.

Queremos sí dejar claramente establecido que en términos políticos nosotros entendemos que los cambios que ha sufrido el proyecto de ley implican un rechazo contundente de esa acta. Y es más, diría un rechazo rotundo del proyecto de ley que se envió.

Obviamente, esto debería tener consecuencias no jurídicas y sí políticas. En verdad, si a

algún funcionario le queda vergüenza o dignidad, mañana deberíamos leer en los diarios que ha renunciado y nos aventaría varias dudas en los próximos días.

A lo largo de las sucesivas exposiciones de los integrantes de nuestro bloque vamos a plantear no dudas sino cuestiones que queremos dejar expuestas a futuro, vinculadas con cómo va a seguir esta cuestión.

El señor diputado Nieva, de la Unión Cívica Radical, describió de manera impecable lo que pasó con aquellos 758 millones de dólares que aportó la SEPI y cómo se dividieron: 300 para pagar pasivos, deuda, 248 para lograr competitividad para la empresa y los 210 millones restantes para compensación patrimonial, algo que también tendría que ser investigado, porque se hablaba de pérdida de patrimonio desde que se anunció hasta que se hizo cargo efectivamente de la empresa, y de diferencias en los activos.

Pero lo cierto es que esto habla a las claras de un valor negativo de la empresa y sin duda comprar algo que tiene valor negativo va a abrir –por supuesto una compra amerita consentimiento de las partes– algunos interrogantes acerca de cómo sigue esto.

Sin querer generar algún tembladeral, simplemente no descartamos que haya que expropiar dentro de muy poco algo que no se acepte bajo la figura de compra.

No podemos desconocer que aquí llegó un proyecto de ley que en un artículo, que fue eliminado, proponía la aprobación de un acta acuerdo absolutamente absurda e ilegítima según nuestro saber y entender, que contenía no solamente la voluntad de un secretario de comprar acciones de una empresa privada sino que aparte, apurado, quería reabrir la nuevamente al ingreso de capitales privados.

Pero en el medio planteaba un mecanismo de tasación que era inaceptable, ya que las partes en muy poquitos días –en realidad, horas, porque todos sabíamos cómo iba a terminar- terminarían aceptando una valuación de alguna consultora privada que nadie sabía bien quién iba a ser. Dicha consultora iba a determinar cuánto valía definitivamente la empresa para las partes. Por supuesto que en el medio, con el método de valuación –lo dijo muy bien aquí la señora diputada Ibarra–, se iba a volver a incorporar capital y dinero para sanear una empresa antes de volvérsela a vender a un privado.

¿Por qué digo todo esto? Porque creo que con el proyecto que afirmativamente vamos a votar en general se van a garantizar las premisas básicas que tenía este Congreso de la Nación: recuperar una línea de bandera con verdadero sentido federal para la República Argentina; llevar tranquilidad a los argentinos que dependen de un vuelo para trabajar, para hacer negocios o para aprovechar el turismo, y transmitir seguridad a todos y cada uno de los trabajadores de la empresa en cuanto a que van a seguir cobrando en tiempo y forma sus sueldos. O sea que nuevamente una empresa estatal los va a poner en el lugar que les corresponde.

En definitiva, vamos a enmendar errores del pasado, haciéndonos cargo de la responsabilidad de mantener un país federal que esté comunicativo y activo. Por supuesto que bregaremos para que Aerolíneas y Austral sigan brindando el servicio que han dado a sus pasajeros, pero con mayor eficiencia que la de estos últimos años.

La verdad es que no deja de llamar la atención que alguien pensara que en sesenta días íbamos a consolidar un proceso que planteaba un acta acuerdo, que iba a finalizar con una valuación que nos iba a llevar a invertir mediante subsidios a los combustibles, incorporación de capital y demás, con el fin de dibujar una empresa que rápidamente se iba a privatizar.

Algunos plantearon que se iban a pagar las acciones mediante la transferencia bancaria de fondos de libre e inmediata disponibilidad de cuentas en el exterior del Grupo Marsans. Pero la verdad es que no teníamos derecho ni voluntad de hacer lo que se había planteado, al menos en grado de tentativa.

El acta acuerdo no existe. La deuda del Estado nacional luego de la votación de este proyecto tampoco va a existir. En todo caso existirá una valuación que será remitida a este Congreso para su convalidación o no.

Lo que sí va a existir después de la votación será Aerolíneas Argentinas y Austral como una empresa reestatizada que trataremos todos los días de que sea más eficiente, con personal calificado, y controlada y tutelada, entre otras cosas, por este Congreso de la Nación.

Los argentinos saben escuchar y leer; y aunque algunos crean que se los puede confundir, saben entender con mucha claridad lo que pasa.

En esta oportunidad estamos absolutamente convencidos de que vamos en la dirección correcta. Si bien nos manejamos en términos políticos, entiendo que la ética y la moral, más allá de todas las cosas, han ganado la pulseada en la cuestión Aerolíneas Argentinas. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por el Neuquén.

Sr. Brillo. – Señor presidente: la coyuntura ubica a este Congreso en la posición de tener que definir cuál es el mal menor al momento de emitir el voto. Digo esto porque los temas son tan urgentes que impactan fuertemente sobre la realidad de tantos argentinos, inquietan nuestro equilibrio social y nos quitan la posibilidad de legislar sobre lo ideal para legislar sobre lo posible.

En ese marco llega a este recinto el rescate de Aerolíneas Argentinas, precedido de una primera etapa de vaciamiento y virtual quiebra en manos de Iberia; seguido de una sospechosa administración del grupo Marsans, con innumerables planteos gremiales, judiciales y una gran pasividad de todos los gobiernos que debieron controlar y resguardar los bienes del Estado argentino, además de la calidad del servicio ofrecido.

En los últimos meses, Aerolíneas Argentinas ya no ocultó su derrumbe, que se tradujo en un servicio colapsado, la cesación de pagos, la imposibilidad de hacer frente a los sueldos de los empleados, una abultada deuda, un déficit que se multiplica, complicaciones en el aeropuerto y en los vuelos, turbulencia social.

En medio de este traumático contexto es que debe definirse y proyectarse el futuro de Aerolíneas Argentinas. Así como en el pasado hemos sido críticos, hoy valoramos la actitud del oficialismo en esta Cámara. Se envió este importante tema al Congreso, se lo discutió en comisión con los principales actores, se hicieron modificaciones como una señal para lograr consensos, no se aprueba por esta norma el acuerdo entre los empresarios y el Poder Ejecutivo, define el precio el Tribunal de Tasaciones, vuelve al Congreso para su aprobación y se va a controlar la comisión bicameral.

También valoramos y agradecemos, porque ha sido un pedido de nuestro bloque, que se planteé con toda claridad la reestatización, despejando los fantasmas de que una vez zanjada la empresa con el esfuerzo de todos los argentinos vuelva a privatizarse.

No estamos de acuerdo con esperar la quiebra. Será una transición extremadamente traumática y se caerán las calificaciones y la confianza en la compañía. ¿Quién compraría un pasaje a dos meses en una empresa que está en quiebra? Tampoco concordamos con la postura de crear una nueva línea, porque la inercia para ponerla en funcionamiento impedirá la preservación del servicio. Creamos muchas empresas ENARSA, LAFSA, Infraestructura Ferroviaria, Operadora Ferroviaria y todavía no funcionan.

Se corren así riesgos importantes que comprometen la estabilidad de muchos puestos de trabajo directos e indirectos y generan una enorme incertidumbre con respecto a la aeronavegación en nuestro país.

Se habla de expropiación, como si no hubiera que definir también un precio por la compañía.

Agotemos entonces la instancia de salvar a nuestra empresa. Para ello tenemos la posibilidad de aprobar hoy la reestatización y posteriormente ir a una segunda vuelta, ya que debe aprobarse una ley definitoria que aceptará el precio a pagar por la compañía. En esto me permito utilizar los términos expresados por el presidente de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, diputado Agosto, quien habla de segunda vuelta, aunque mucho no se mencione este tema.

¿Qué significa aprobar hoy la reestatización? Significa solamente avalar el inicio de una transición. Yo he viajado en Aerolíneas Argentinas después de la intervención del Estado y no me caben dudas de que con el aporte del Estado nacional se ha revitalizado la empresa: se recuperaron aviones, se volvieron a respetar los horarios, se recuperó la confianza de los usuarios y la satisfacción de los empleados y pilotos, y por supuesto también vamos a recuperar ingresos y disminuir el déficit.

La segunda ley, es decir, la definitoria, para nosotros es determinante de nuestro voto futuro, dentro de dos o tres meses; tendríamos que establecer plazos.

No solamente queremos conocer el precio y su metodología de cálculo, porque el subsidio a los combustibles y los beneficios promocionales deben beneficiar una nueva etapa de Aerolíneas Argentinas y no incrementar el precio a favor de los empresarios. También queremos conocer con precisión la deuda concursal exigible y

postconcurzal, los pasivos de ambas compañías, los activos, los aviones con que se cuenta, su situación y estado de funcionamiento, los recursos humanos.

También queremos conocer el plan de negocios y la política de la compañía. Nos interesa promover vuelos de cabotaje y llegar con nuestra aerolínea a Viedma, Bahía Blanca, Trelew, y también integrar la región. No nos interesan aventuras, compitiendo con las grandes compañías internacionales.

Quiero decir con toda claridad que si estas condiciones no se dan y no estamos convencidos, nuestra posición quizás no sea la misma que tenemos en este momento.

Quiero dedicar un capítulo especial a la capacidad técnica y a las condiciones de seguridad de Aerolíneas Argentinas y Austral. Tal como lo dije en la comisión, el texto del proyecto de ley abunda en manifestaciones sobre irregularidades referidas a la capacidad técnica de la empresa conforme a las exigencias del Código Aeronáutico. En este sentido, el texto de la norma habla de un alto porcentaje de la flota inmovilizado, incumplimiento de directivas de adiestramiento, inadecuados entrenamientos y falta de repuestos necesarios para un adecuado mantenimiento.

En los fundamentos de la iniciativa se concluye que se incumple con los requisitos formales de la normativa vigente, agravándose la responsabilidad por riesgos potenciales.

Por eso apelo a los organismos fiscalizadores en cuanto a la necesidad de incrementar el control de la capacidad técnica y de las condiciones de seguridad de Aerolíneas Argentinas y de Austral. Lo digo ahora, cuando tenemos una mayor responsabilidad sobre la compañía y no podemos correr ningún riesgo. Esta es mi principal preocupación actualmente en cuanto a la compañía que hoy está administrando el doctor Julio Alak.

Desde el bloque del Movimiento Popular Neuquino vamos a acompañar el dictamen de mayoría, porque entendemos que en esta difícil situación es la alternativa que mejor resguarda los más de 9.000 puestos de trabajo que tienen Aerolíneas Argentinas y Austral y el 70 por ciento de los vuelos de cabotaje, que hoy tienen una gran relevancia para la interconexión de nuestras capitales provinciales y principales ciudades, el desarrollo de las economías regionales,

la integración comercial e industrial y la generación de los 4.000 millones de dólares del turismo internacional, más allá de la continuidad comercial de nuestra aerolínea de bandera, que nos asegura la soberanía.

Acompañamos con la vocación de alcanzar una solución para este conflicto. Se trata del mismo espíritu que nos guió en el tratamiento de las retenciones móviles que planteaba la resolución 125.

En aquella ocasión, entendimos que la resolución no resolvía el conflicto, por lo que no la acompañamos. Hoy creemos que la solución se encamina mediante el dictamen de mayoría.

En la Comisión de Presupuesto y Hacienda escuché un contrapunto en el que se señalaba que un 70 por ciento de la gente en la Argentina está de acuerdo con la recuperación de Aerolíneas Argentinas. En eso estamos a partir del proyecto que tratamos hoy.

También se dijo que el 90 por ciento de la gente no quiere que se pague por ella. En eso vamos a trabajar hasta el próximo proyecto. (*Aplausos*).

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Diez. – Señor presidente: el proyecto de ley que estamos tratando conlleva la necesidad de resolver una crisis en la cual están en juego un servicio público, 9.000 puestos de trabajo y un costo que aún no se ha definido.

Si bien nadie pone en tela de juicio que estamos ante un servicio público, es interesante recordar lo que dijo la Procuración del Tesoro en un dictamen de mayo de 2003, en el cual se estipuló que el servicio público de transporte aerocomercial es un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación debe asegurar el Estado nacional en forma general, continua, regular, obligatoria y uniforme, en igualdad de condiciones para todos los usuarios.

Justamente por eso el Estado y la industria del transporte aerocomercial están íntimamente ligados. El espacio aéreo es estatal, las rutas son del Estado y las tarifas las fija o libera el gobierno.

Por eso, desde este punto de vista, la crisis que analizamos hoy surge de los reiterados incumplimientos en que ha incurrido la operadora. Por lo tanto, la ausencia del Estado no puede continuar.

Justamente quizás hemos llegado hasta aquí porque el Estado no ha intervenido en el momento justo, y hoy es el Congreso el que debe intervenir para evitar que la dilación continúe.

Esta actividad estatal es tan importante que permitirá, por ejemplo, que rutas internas que no producen beneficio no sean abandonadas, para no dejar, en consecuencia, a amplias zonas de nuestro territorio quizás incomunicadas. Provengo del interior y por eso sé cuán importante es contar con este tipo de comunicación.

En nuestro país disponemos de otros sistemas de transporte, como el ferroviario, en el que también se está trabajando para mejorarlo. Pero sin duda el sistema de transporte que hoy estamos tratando requiere de una rápida solución.

Nuestro país es muy extenso; entre Jujuy y Tierra del Fuego hay 5.000 kilómetros. Por lo general estas distancias no resultan rentables para las compañías privadas. Ahí es cuando debe intervenir el Estado para brindar un servicio público.

Más allá de lo que implica ese servicio, tampoco podemos dejar de valorar la incidencia que este transporte tiene en la industria del turismo, cuya reactivación se encuentra en pleno proceso y debe ser fomentada.

En ese sentido, la Cámara Argentina de Turismo me hizo llegar una nota en la que expresa: "La preocupación de la Cámara Argentina de Turismo se basa en la complejidad del tema. El transporte aéreo no es necesario en el desarrollo de la industria turística; es absolutamente imprescindible, ya que toda la cadena de valor del turismo debe funcionar para que el todo funcione. Un solo eslabón de la cadena que se rompe perjudica a toda la cadena, cuanto más si uno de esos eslabones está representado por el transporte aéreo.

"Considerando que el turismo es exportación, la industria de viajes y turismo aporta a la economía nacional una contribución del orden del 7,4 por ciento del producto bruto interno, que frecuentemente pasa desapercibida para la contabilidad nacional y los análisis macroeconómicos".

A los elementos anteriormente expuestos –me refiero a la naturaleza de servicio público y a la necesidad de la expansión turística, hay que agregar uno esencial, que es el de los recursos humanos. Estamos hablando nada más y nada menos que de 9.000 puestos de trabajo

directos, de gente capacitada y de experiencia que depende de la subsistencia de estas empresas. Podríamos decir que el recurso humano es el mayor capital de estas empresas; no es contabilizable, pero es tangible.

Es cierto que la crisis que hoy nos toca analizar viene de lejos; podríamos decir que viene desde el momento mismo de la privatización. Pero un elemento a tener en cuenta es el de la responsabilidad frente a esta crisis. Por eso, quiero remarcar el hecho de que se hayan introducido modificaciones en el proyecto luego de escuchar las distintas posiciones.

Adelanto que nuestro bloque va a apoyar la iniciativa en tratamiento, pero reitero mi convencimiento acerca de la necesidad de analizar las responsabilidades que le caben a cada actor por la crisis de la que hoy estamos tratando de sacar a esta empresa. Es responsabilidad de este Congreso instar a la búsqueda de los responsables de este problema que hoy debemos solucionar.

Por otra parte, luego de analizar cada uno de los proyectos en consideración, he llegado a la conclusión de que tanto el de mayoría como el que pide la quiebra, el que sostiene que se puede expropiar la empresa como el que considera necesario fundar una nueva empresa, tienen en común un primer tramo, que es el de la transición. De una u otra manera todos esos proyectos consideran que la transición debe hacerse de la misma forma. ¿Cuál es la diferencia? La diferencia radica en el análisis de los costos.

Al respecto, si bien sostengo que el Estado no debe hacerse cargo de una deuda generada por un privado, porque no nos corresponde a los argentinos saldar la deuda de un privado, sea quien fuere, desde esta óptica considero que cualquiera de las iniciativas que he mencionado van a implicar un costo elevado. Nadie nos ha dicho si las propuestas de la minoría representan un costo menor al contemplado en el dictamen de mayoría. Por esta razón, estoy de acuerdo con que el tema del costo sea analizado por el Parlamento, a fin de definir cuál es el monto que deberemos afrontar por esta operatoria.

Ese costo, reitero, nos va a permitir sustentar un servicio público, mantener una fuente esencial para el turismo y estos 9.000 puestos de trabajo.

Entiendo que son loables estas modificaciones que ha tenido el proyecto del oficialismo. El

Congreso hoy está trabajando en una primera etapa, ya que la segunda consistirá en la evaluación del precio.

Por estas razones mi bloque va a acompañar este proyecto en general, mientras que efectuará algunas observaciones durante el tratamiento en particular.

No quiero terminar mi alocución sin hacer una mención. Creo que el Estado también debe exigir que esta línea aérea nos brinde un servicio de excelente calidad, y debemos velar por que esto ocurra. Si bien es cierto que ha comenzado a tener menos inconvenientes que los que tuvo en el pasado, debemos exigir que sea un servicio de óptima calidad.

Por otra parte, como hay provincias –por ejemplo, la mía y otras vecinas– que tuvieron que recurrir a sistemas federales de aerotransporte, quiero solicitar al Estado que nos ayude a mantenerlos cuando lo necesitemos.

Existe un proyecto por el cual distintas provincias quieren crear una línea aérea que toque puntos turísticos sin tener que llegar a Buenos Aires. Así como nosotros hoy apoyamos el proyecto que estamos considerando, también pediremos –y desde aquí instaremos al Estado– el apoyo para la creación de otras líneas aéreas, para que no sea sólo Aerolíneas Argentinas la que cruce los cielos argentinos y que los ciudadanos, tanto del interior como del exterior, podamos contar con distintas opciones.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Lozano. – Señor presidente: hemos recibido un mamarracho, que constaba de un proyecto de ley acompañado de un acta acuerdo, con contradicciones entre sí. Un verdadero mamarracho. Sin embargo, luego del debate parlamentario estamos discutiendo ahora un proyecto que, sin ser una panacea, brinda al gobierno la oportunidad de mejorar las cosas en este tema.

No es una panacea porque el gobierno no ha hecho bien las cosas: no previó una situación que pudo haber previsto ya que tenía información concreta para actuar. Inclusive, frente a la crisis no ha dado los pasos adecuados. De hecho, uno de los pasos más graves, y que de alguna manera formaba parte de esta suerte de mamarracho que recibimos, es el acta acuerdo que el ministro De Vido y el secretario Jaime elaboraran con el grupo Marsans. Esta acta ponía en verdadera situación de debilidad al Esta-

do argentino, porque desde el inicio fijaba una paridad entre el Estado y un grupo que tenía evidentes irregularidades y que había vaciado la aerolínea de bandera.

Debilidad, porque se fijaba en el acta tercer árbitro al cual había que acatar; debilidad, porque no resultaba claro quién terminaba definiendo la operación; debilidad, por un método de valuación absolutamente insensato que proponía valuar la empresa en función de las ganancias futuras de una empresa saneada; debilidad, porque, además, el proyecto que nos proponían avalaba esa acta acuerdo.

Ante todo, quiero dejar en claro que no hay lugar para las sorpresas: no es extraño que hayamos recibido esto así. Esto viene de la mano de alguien que desde que ocupa la Secretaría de Transporte no ha dado un solo paso en dirección a resolver el colapso que atraviesa el sistema de transporte público en la Argentina. Se trata de un funcionario oscuro, responsable de la asignación de subsidios multimillonarios respecto de los cuales nadie percibe qué efectos prácticos tienen, un funcionario que en nombre de recuperar el ferrocarril ha comprado chatarra en el exterior, que no ha dado dos pasos mínimamente razonables encaminados a la reconstrucción del sistema ferroviario y el replanteo del modelo general de transporte que la Argentina necesita y cuya propuesta más genial ha sido la de una fuga en velocidad, una suerte de los *revival* de los 90, con la propuesta de un tren bala.

El gobierno debería reflexionar –creo que algo se ha dicho por allí–, porque la verdad es que desafectar a Jaime de la conducción de este proceso mejoraría en gran medida la credibilidad sobre la reestatización de Aerolíneas Argentinas. Debe quedar en claro que en tanto esto no se haga la mejor de las intenciones va a estar plagada de sospechas. En tal sentido, a este gobierno le cabe el mismo problema que tiene con Moreno: en tanto no lo desafecte va a ser difícil recuperar la credibilidad en el INDEC. Del mismo modo va a ser difícil que se crea en la reestatización de Aerolíneas Argentinas si no desafectan a Jaime de esta responsabilidad.

En nombre del hecho histórico de recuperar el patrimonio público –a lo cual hacía referencia mi compañero Sergio Ariel Basteiro–, la renuncia de Jaime en este contexto sería un aporte sustancial.

Dicho esto quiero dejar en claro, desde el lugar en el cual nosotros nos ubicamos –y digo “nosotros” porque en este tema venimos trabajando de manera conjunta con los compañeros del bloque del SI y, en mi caso particular, expresando la posición de Proyecto Sur–, que no nos paramos en cualquier lugar para debatir la recuperación de Aerolíneas Argentinas y Austral. Para nosotros esto se inscribe en una estrategia mayor que se debería discutir y que no lo está siendo, que es la recuperación del monopolio regulado del cabotaje en la Argentina, que guarda relación con la posibilidad de asumir la perspectiva de los vuelos internacionales en el marco de una aerolínea regional, en integración con otros países, Brasil y Venezuela entre ellos.

Lo decimos convencidos de que el negocio no es la aeronavegación sino que ella es parte de una estrategia mayor que supone el sostén de la industria del turismo, con todo lo que eso implica y que ha sido explicado por otros diputados, y también porque sabemos que de la mano de la aeronavegación hay posibilidad de diseñar palancas industriales, concretamente la reconstrucción de la industria aeronáutica. Hay una fábrica nacional de aviones muerta de risa en Córdoba que podría ser parte de una estrategia integral en sociedad, por ejemplo, con Embrear, la fábrica de aviones que tiene Brasil.

Por lo tanto, para nosotros este debate no es abstracto ni se circunscribe a un problema particular sino que tiene que ver con un modelo más general de desarrollo de país y desde allí lo estamos dando. Como bien decía mi amigo Raimundi, no hay ni una sola manera de decir que “sí” ni un solo modo de decir que “no”. El problema es que “sí” y “no” significan “sí” y “no”, pero nosotros decimos “sí” o “no” en función de convicciones y proyectos concretos, y lo que estoy blanqueando es desde dónde formulamos nuestro planteo.

En este sentido, estamos absolutamente afuera de decir que “sí” si al mismo tiempo se sostiene lo que ha sido la política de cielos abiertos, que casualmente el mismo Jaime impulsó abriéndola al ingreso de LAN.

También estamos absolutamente afuera de decir “no” en relación con aquellos que sostienen la creación de una línea de bandera y al mismo tiempo una política de cielos abiertos, como lo hizo lo Unión Cívica Radical por intermedio del senador Gerardo Morales. Tenemos otro tipo de planteo para discutir este tema.

Tampoco estamos de acuerdo con aquellos que creen que hay que discutir el tema de la aeronavegación desde la perspectiva del mercado. La desregulación y el mercado aplicado a este tipo de experiencias dan como resultado lo que el mercado efectivamente hace corrigiendo por vía de la caída de empresas. Lo que sucede es que en este caso se produce una caída de aviones. Por lo tanto, es un absurdo pensar desde la perspectiva del mercado este servicio público que se sostiene en todos lados con intervención y regulación estatal.

Nosotros discutimos esto desde otro lugar; creíamos y creemos que hay que rechazar el acta acuerdo. También opinamos que la intervención no debió haber sido consensuada con Marsans sino que se debió haber decidido de modo unilateral en el marco de la ley de abastecimiento. Esto debió haber sido acompañado –todavía hay tiempo para hacerlo– por un Estado que respalde en los ámbitos local e internacional las acciones judiciales para establecer la responsabilidad patrimonial que cabe a Marsans y poner en cabeza de ese grupo la deuda que le corresponde, como asimismo reclamar e iniciar conversaciones con el Estado español sobre aquellos recursos que Marsans recibió y que no llegaron al destino que le dio el Tesoro español. Consecuentemente, todavía hay cosas por hacer.

También creemos que el diseño de empresa tiene que ser otro, no sociedad anónima sino sociedad del Estado. Esta empresa debe tener presencia nacional, un componente federal con representación provincial y representantes de los trabajadores y de la comunidad a través de los usuarios y consumidores.

Estamos de acuerdo con el bloque Socialista respecto de la necesidad de impulsar la creación de una comisión bicameral que investigue lo que ha sido esta experiencia de “curro” sistemático y permanente de los últimos dieciocho años sobre Aerolíneas Argentinas, que se ha traducido en el desfaldo patrimonial que todos conocemos.

Tal como lo señalamos desde un principio, estamos seguros de que resolver esto implica recuperar el control estatal sobre el servicio público de aeronavegación y sobre nuestra aerolínea de bandera. Asimismo, esto significa no dilapidar recursos públicos sino una adecuada explicitación y control y hacerse cargo de resolver los problemas de los 9.300 trabajadores

que por negligencia oficial o especulación empresarial una y otra vez están expuestos a la situación que hoy estamos discutiendo.

Porque también somos conscientes de que si todavía estamos discutiendo la posibilidad de recuperar una aerolínea de bandera es porque los trabajadores fueron los que en todo momento confrontaron tanto con la privatización en el caso de Iberia, como con American Airlines y Marsans. Ese es el activo con el cual hay que sostener cualquier discusión en serio respecto de la política que se quiere llevar adelante en relación con Aerolíneas Argentinas.

Decíamos que hemos recibido un mamarracho y estamos devolviendo una herramienta. La primera diferencia es que nos habían enviado una propuesta de rescate, de absorción de deuda y reprivatización, y esperamos que hoy el oficialismo proponga un artículo como planteamos en la comisión, por el que efectivamente se garantice que bajo ningún concepto se puede alterar la mayoría accionaria en manos del Estado ni la capacidad de decisión estratégica y de veto. Si esto se incluye, por primera vez este proyecto estará hablando de reestatización.

Por otra parte, este texto que estamos considerando no valida el acta acuerdo.

Comparto con los compañeros del resto de los sectores de la oposición que dicen que sería mejor que se rechace. Sería mejor y no dejaría ningún lugar a dudas, pero este proyecto no la valida, y eso es lo objetivo. No hay en él ninguna frase que valide el acta acuerdo.

Es más, hay artículos que modifican el acta acuerdo y por lo tanto, frente a un acta administrativa y una ley está claro que prima la ley.

En este sentido es cierto que hay un solo tribunal –no hay tres–, y es cierto que el que va a terminar decidiendo es el Congreso Nacional y, por lo tanto, nuestra última opinión en cuanto a lo que el gobierno haga la daremos en ese momento, porque todavía no sabemos lo que el gobierno terminará haciendo.

En definitiva, estamos dando una herramienta para que se mejore lo que se ha venido haciendo hasta ahora.

En tercer lugar, proponemos otra modificación para que el oficialismo explícitamente diga, antes de la votación en general, que varía la propuesta de valuación que estaba en el acta acuerdo y exprese con toda claridad que la tasación será al momento de la intervención, mo-

mento en el que una empresa en concurso y cesación de pagos, en situación de quiebra, tiene valor negativo y por lo tanto no hay un peso que poner.

Es más, hay que discutir vía juicio de responsabilidad cómo Marsans se hace cargo de parte de la deuda que en todo caso le corresponde.

Obviamente, también hay otras cosas. Nosotros creemos que hay que avanzar judicialmente, y sería importante que esto se agregara en el proyecto que estamos discutiendo. Algunos diputados del oficialismo me dijeron que no era elegante hacerlo; no es mi propósito ser elegante con Marsans. Pero acepto –algunos plantearon el convite que todo el Parlamento nacional– le pida a la Procuración General de la Nación que el Estado se presente en las causas locales e internacionales en relación con la situación de Marsans. Esto es algo que hay que llevar adelante.

Por otra parte, considero muy importante no tocar el gasto social. Es algo innecesario que genera irritaciones que no corresponden; sin hacerlo igualmente se puede avanzar. Estamos frente a una oportunidad y hemos trabajado bien.

El segundo gran eje que planteamos de entrada es que esta mirada había que hacerla dejando de lado por un momento el debate oficialismo-oposición. En este sentido, acepto todas las posturas, pero no es cierto que lo que hoy estamos votando es lo mismo que lo que llegó.

Es cierto que podría haber sido mejor; sin duda alguna. Pero con esto el gobierno tiene herramientas –si quiere–; para eso es el que maneja el Poder Ejecutivo para hacer las cosas de otro modo. También está claro en el proyecto que nosotros tenemos la posibilidad de evaluar lo que el gobierno haga en una segunda instancia.

Bajo la consigna de que Aerolíneas Argentinas es y debe ser del Estado –pero la deuda no–, consciente de que hay mejoras sustantivas, esperando que los compañeros del bloque oficialista efectivamente agreguen las cosas que dijeron que iban a incorporar y sobre la base de entender que la garantía para todo este proceso no radica en el secretario Jaime sino en los trabajadores que han puesto el cuerpo defendiendo una y otra vez la sobrevivencia de nuestra aerolínea de bandera, desde ese lugar es que nosotros vamos a acompañar en general este proyecto, manteniendo nuestras observaciones

en particular. Por supuesto, mantenemos también la posibilidad de juicio final en cuanto a la operatoria que el gobierno nacional lleve a cabo en relación con lo que todavía falta realizar. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por San Luis.

Sr. Poggi. – Señor presidente: comparto el tiempo del que dispongo con el señor diputado Merlo.

En primer término, quiero revalorizar el trabajo que se realizó en las comisiones en torno de este tema tan complejo. Escuchamos a los sectores involucrados, al grupo empresario, a los sectores gremiales y a los funcionarios del gobierno; y también preguntamos.

Si bien uno puede estar o no de acuerdo con el proyecto de ley, esta buena forma de trabajar hace que el tema sea de conocimiento público y masivo y que los medios de comunicación se interesen y comuniquen.

Entonces, el rol del Congreso a partir del tratamiento del tema de las retenciones claramente cambió, y lo hizo para bien de las instituciones, para bien del país.

En relación con el tema en cuestión, en primer lugar, cabe la reflexión respecto del servicio público del transporte aerocomercial en sí mismo. Claramente, el Estado argentino debe garantizar el servicio público de transporte aerocomercial. De esto no cabe ninguna duda y lo compartimos plenamente.

¿Qué supone, a nuestro juicio, garantizar el servicio público de transporte aerocomercial? En primer lugar, supone tener una política de transporte aerocomercial, pensarla, diseñarla, planificarla para desarrollar regiones turísticas productivas, con un sentido federal a efectos de integrar al país e integrarlo con el mundo.

En segundo lugar, garantizar el servicio público de transporte aerocomercial supone también –en el marco de esa planificación– dotar al sistema de seguridad jurídica, tener reglas claras, previsibilidad tanto para las empresas aerocomerciales como para el usuario y el gobierno.

Garantizar el servicio público de transporte aerocomercial también implica controlar a los grupos empresarios que manejan el servicio, aplicar la ley, estar encima de ellos para controlar su frecuencia, sus horarios, sus planes de inversión y sancionar los incumplimientos.

Garantizar ese servicio también implica llegar a los lugares donde el sector privado no llega, ya sea incentivando a éste o haciéndolo el Estado por sí mismo. Esto y mucho más significa garantizar el servicio público de transporte aerocomercial.

Ahora, tenemos que asumir con crudeza que en este país desde hace varios años no existe una política de transporte aerocomercial. No está diseñada, no está pensada, no hay reglas claras, no hay controles, no hay sanciones y así estamos.

Esta es la primera cuestión que tenemos que revertir, diseñando una política de transporte aerocomercial. Si no, siempre estaremos con la manguera, apagando los incendios y pagándolos con recursos públicos. Entonces, garantizar un servicio de transporte aerocomercial no solamente se declama sino que también hay que llevarlo adelante.

En relación con el proyecto de ley propiamente dicho nosotros no estamos de acuerdo, no lo compartimos, y por eso hemos planteado con otros bloques una alternativa. Basta leer los fundamentos del proyecto de ley que giró el Ejecutivo –confirmados por las diferentes entrevistas que tuvimos en estos últimos días– para advertir un sinnúmero de irregularidades, un glosario de pillerías cometidas por el grupo que conduce Aerolíneas Argentinas, fundamentalmente a partir de 2001. Hay irregularidades de todo tipo y color.

Entonces la pregunta que debemos hacernos es, ¿dónde estaban los controles y dónde están? ¿Existían o, existiendo, miraban para otro lado? En el Estado nacional teníamos y tenemos áreas de competencia, como la Secretaría de Transporte. Teníamos y tenemos directores del Estado en las empresas.

Si uno analiza detenidamente todos los acontecimientos ocurridos desde 2001 hasta la fecha advertirá que el final era anunciado; íbamos a terminar en esta crisis, porque la misma no comenzó cuando Marsans decidió no pagar los salarios hace dos meses, sino mucho antes.

El secretario de Transporte no se hace cargo, y lo dijo cuando vino a las comisiones: “Yo no me hago cargo del desmanejo del grupo Marsans”. Es difícil de entender la respuesta pero esto es lo que dijo, y por lo que ha sucedido, obviamente no se hizo cargo.

Los fundamentos del proyecto describen claramente y con precisión todas las irregularidades cometidas por el grupo Marsans. Ahora, ¿cómo termina la historia en esta relación del Estado nacional —que defiende los intereses de los argentinos— y el grupo Marsans incumplidor? Prácticamente con una carta de amor, porque el acta acuerdo que se firmó el 17 de julio es una carta de amor.

Es sorprendente el final que tuvo ese detalle de irregularidades que nos explicaron todos. Claramente se observa una excelente negociación por parte de Marsans y, simultáneamente, una pésima negociación en defensa de los intereses argentinos por parte del Estado nacional.

El Estado compra el paquete accionario al grupo Marsans, o plantea comprarlo, nacionalizando el enorme pasivo que tiene la empresa, que como mínimo asciende a 890 millones de dólares, casi tres mil millones de pesos.

Es una vez y media el presupuesto anual de mi provincia, San Luis, para que se tome una real dimensión de lo que significa esa cantidad.

No se puede escindir la compra del paquete accionario del pasivo, esas cosas van juntas. Es imposible escindirlo por más que lo declamemos. Como si eso fuera poco, encima el grupo Marsans aspira a cobrar un precio por el paquete accionario, con el visto bueno del Estado nacional en base al acta acuerdo, es decir, al valor que tiene la empresa.

Debemos ser realistas porque, claramente, la empresa tiene un patrimonio neto negativo, o sea las deudas superan a los activos, y tiene un flujo mensual deficitario, negativo.

Entonces me pregunto qué precio vamos a pagar, porque la empresa en ese sentido no tiene valor. Tendría que ser al revés, es decir, el grupo Marsans tendría que pagar al Estado nacional para que tome la empresa.

Pero en el acuerdo que se firmó hasta figura dónde hay que depositar el precio en las cuentas corrientes de Marsans.

Si, como dicen, gran parte de esos pasivos son con entidades oficiales o bancos públicos, tendrán que responder esas autoridades, bancos o reparticiones oficiales, por qué le prestaron a un insolvente. Pero no compensemos, no mezclemos las ventanillas, porque son diferentes cuestiones y responsabilidades.

No podemos admitir el proyecto oficial, el acta acuerdo del 17 de julio, porque si bien se omitió

el tratamiento en el dictamen de mayoría, existe y la ley va en sintonía y es funcional a esa acta acuerdo.

Hemos planteado una alternativa que implica rechazar básicamente el acta, en forma explícita, planteando una variante para que el Estado pueda mantener el servicio público.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por San Luis.

Sr. Merlo. — Señor presidente: como recién decía el señor diputado Poggi, el Frejuli comparte la necesidad de garantizar el servicio público del transporte aerocomercial. También entendemos imperioso que desde el Estado nacional se asuma la gestión y la operación del servicio público de transporte aerocomercial.

Se debe garantizar la continuidad de las fuentes de trabajo, de los 9.279 empleados que tienen Aerolíneas Argentinas y Austral al mes de julio.

Bajo esta premisa, que entendemos esencial en torno a la solución de la crisis de la empresa Aerolíneas Argentinas, hemos propuesto una iniciativa alternativa a la del gobierno, dado que no estamos de acuerdo en que el Estado nacional deba afrontar con recursos propios, recursos del pueblo argentino, el elevado endeudamiento de una empresa privada.

Hablo de los juicios pendientes y de los que pudieran producirse en el futuro. ¿Por qué el Estado nacional debe hacerse cargo de una irregular administración privada? Los propios fundamentos del porqué no los da el proyecto oficial venido del Poder Ejecutivo, ya que revela un irregular comportamiento del grupo empresario sumado a un deficiente control por parte del Estado.

En efecto, es el propio Poder Ejecutivo nacional el que expresa a fojas 7 de los fundamentos que a partir del 25 de mayo de 2003 el Poder Ejecutivo debía adentrarse en el análisis del balance del ejercicio económico de la empresa Aerolíneas Argentinas correspondiente al año 2002, el cual, debido a distintas irregularidades y sobre todo a la falta de información suficiente y verificable no fue aprobado por el Estado en su carácter de accionista minoritario. Estas impugnaciones se reiteraron respecto de los balances correspondientes a los años 2003 y 2004. Sin embargo, a pesar de las irregularidades mencionadas, el Estado nacional no sólo mantuvo en cabeza de Aerolíneas Argentinas

S.A. la concesión de las rutas aeronáuticas, sino que además renovó y prorrogó la concesión, aprobó los balances previamente impugnados y desistió de las acciones judiciales. Es decir que negoció y acordó la aprobación del balance correspondiente a 2005, a la vez que convino en desistir de las acciones judiciales de las asambleas aprobatorias de los balances de los años 2002, 2003 y 2004.

¿Cómo es posible que puedan negociarse años de manejo anómalo? ¿Cómo es posible que el Estado pueda participar en semejantes transacciones? A lo largo de los fundamentos expresados en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo nacional se citan numerosos incumplimientos de parte de los accionistas, pero ninguna sanción, llamado de atención u acción por parte del Estado nacional tendiente a obtener el cumplimiento de las obligaciones asumidas por la parte empresaria. ¿Por qué se lo debe premiar hoy, asumiendo el Estado una deuda privada?

Los fundamentos que obran a fojas 10 del proyecto de ley del Poder Ejecutivo expresan que la grave situación empresaria fue motivada por la deficiente gestión operativa realizada desde 2001 por el grupo Marsans, lo que generó un déficit operativo mensual constante que, lejos de mejorar la situación, provocó un significativo incremento del pasivo posconcurral, encontrándose en la actualidad –así lo manifiesta el Poder Ejecutivo– en estado de cesación de pagos.

¿Cómo pudo el gobierno nacional proponer que el Estado se haga cargo no sólo de una deuda privada, sino también de una deuda generada por una gestión deficiente? Las irregularidades cometidas en el manejo operativo que denuncian también los fundamentos, revelan las propias omisiones en que ha incurrido el gobierno nacional también en lo relativo al control, la sanción y el seguimiento del manejo empresario privado. En efecto, el Estado nacional ha obviado tomar medidas pese a los múltiples incumplimientos empresarios, como los referidos a la realización de inversiones en lo que respecta a la incorporación de aeronaves y en el aumento de los vuelos regulares, en la sobreventa de pasajes y en las maniobras comerciales tendientes a confundir los patrimonios de Aerolíneas Argentinas y de Austral con patrimonios del mismo grupo empresario. Además, existió incumplimiento de las condiciones de explotación de las rutas aerocomerciales, abandono de ru-

tas nacionales e internacionales y omisión de escalas en distintas rutas.

Mi provincia, San Luis, cuenta con tres aeropuertos y una sola frecuencia de vuelo. Y en el caso específico de mi ciudad, Villa Mercedes, hace más de cuatro años que no tiene vuelos.

Sr. Presidente (Fellner). – La Presidencia solicita al señor diputado que vaya redondeando su exposición.

Sr. Merlo. – Ya termino, señor presidente.

Es incomprensible que, pese a todo lo expuesto en los fundamentos, el Poder Ejecutivo nacional haya mantenido hasta hoy las autorizaciones y la concesión a la empresa Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, pese a que el artículo 105 del Código Aeronáutico dispone que no se otorgará concesión o autorización alguna sin la comprobación previa de la capacidad técnica y económico financiera del que explota la concesión.

Señor presidente: a pesar de todo lo planteado el gobierno nacional propone la compra de sus acciones en blanco sin mediar un profundo análisis del costo final de la empresa. Nosotros creemos que hoy la prioridad es abordar el problema proponiendo soluciones concretas y efectivas.

Por ello nuestra propuesta tiene como eje central rechazar el acta acuerdo suscrita entre el secretario de Transporte de la Nación y el grupo empresario; que el Estado nacional no se haga cargo de la deuda de un privado, de los juicios pendientes ni de los juicios futuros; garantizar el servicio público aerocomercial de pasajeros; que el Poder Ejecutivo nacional aplique las sanciones que corresponden, previstas en el artículo 135 del Código Aeronáutico y en la ley 19.030; facultar al gobierno nacional para que se encargue de prestar el servicio y garantizar el servicio público aerocomercial por medio de alguna de las empresas existentes en el Estado o de una nueva empresa; que por intermedio de dicha empresa el Poder Ejecutivo nacional preserve los derechos y la fuente de trabajo de los empleados de Aerolíneas Argentinas, garantizando a todos la universalidad de los derechos laborales adquiridos. Y finalmente, señor presidente, que de una vez por todas el Estado nacional tenga un plan estratégico de conectividad nacional e internacional, no solamente en el transporte aerocomercial sino también en el transporte ferroviario y en el automotor.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Corrientes.

Sr. Roldán. – Señor presidente...

Sr. Vargas Aignasse. – ¿Me permite una interrupción, señor diputado, con el permiso de la Presidencia?

Sr. Roldán. – Sí, señor diputado.

Sr. Presidente (Fellner). – Para una interrupción tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

Sr. Vargas Aignasse. – Señor presidente: el diputado que acaba de finalizar su discurso lo ha leído –cosa que está prohibida en este recinto, salvo que lo autorice la Presidencia– y se ha excedido más de cinco minutos en el uso de la palabra. Dado que hay muchísimos diputados anotados para hacer uso de la palabra, sugiero que aquellos que piensan leer su discurso, directamente soliciten su inserción a fin de ir ganando tiempo y de que todos podamos expresarnos.

Sr. Presidente (Fellner). – Agradezco la observación, señor diputado, pero informo a la Cámara que están haciendo uso de la palabra los presidentes de los distintos bloques, que, en algunos casos, hasta han compartido el tiempo, como el diputado Poggi.

Tiene la palabra el señor diputado por Corrientes.

Sra. Ginzburg. – ¿Me permite una interrupción, señor diputado, con el permiso de la Presidencia?

Sr. Roldán. – Sí, señora diputada.

Sr. Presidente (Fellner). – Para una interrupción tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ginzburg. – Señor presidente: quiero señalar que en el último tiempo muchos diputados del oficialismo han leído íntegramente su discurso.

Ya sabemos que no se debe leer. En general no es mi caso, aunque a veces hay términos que es necesario leer. Estoy de acuerdo en que se respete el tiempo, pero si cada vez que alguien lee se lo vamos a señalar, creo que debemos medir a todos con la misma vara.

Sr. Presidente (Fellner). – Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Corrientes.

Sr. Roldán. – Señor presidente: seré muy breve. Con respecto a la lectura, hay que res-

petar el reglamento, que tiene un fundamento, vinculado con que lo que los legisladores dicen sea realmente lo que piensan.

Creo que el tratamiento del proyecto de ley en consideración no se produce en el mejor escenario. Habría preferido que la estatización de nuestra querida empresa aeronáutica se hubiese dado en otras circunstancias.

No se trata de un acto gracioso del Poder Ejecutivo nacional, sino de que nosotros debemos tratar la estatización de Aerolíneas, pero hubiésemos preferido hacerlo en un esquema de planificación y no en esta situación de riesgo para todo el país en cuanto al transporte aéreo, que es un servicio público.

Mi bloque va a votar a favor del dictamen de mayoría. Si no se hubiesen introducido las reformas ya mencionadas, que valoramos, habríamos votado en contra. Fundamentalmente, creemos que el dictamen deja sin efecto el convenio suscripto por la Secretaría de Transporte y la empresa concesionaria de Aerolíneas Argentinas.

Tampoco creo que en este proyecto debamos dejar sin efecto el convenio, porque le estaríamos dando una entidad o jerarquía que no tiene. El Congreso no tiene por qué abocarse a cuestiones menores, cuando sabemos muy bien que en nuestro país hay un orden jurídico y de prelación de nuestras normas que resuelven la cuestión.

Por otra parte, sabemos que esta iniciativa de alguna manera está condicionada en su plenitud en cuanto a sus efectos a una segunda instancia, como la misma norma indica. En tal sentido, tendrá plena operatividad cuando aprobemos el precio que será fijado por el Tribunal de Tasaciones de la Nación. Espero que el valor que el Estado pague por Aerolíneas Argentinas sea justo.

Si todos estos procedimientos llegan a un final feliz e integramos a Aerolíneas Argentinas al patrimonio nacional, esperemos que no sea sólo un bien del Estado nacional sino de todos los argentinos, y que le demos el perfil y la proyección federal que debe presentar.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Misiones.

Sr. Kakubur. – Señor presidente: por el Bloque Dignidad Peronista adelanto el voto por la afirmativa al dictamen de mayoría, porque considero que se ha logrado alcanzar consenso para

un muy buen proyecto en el marco de la situación actual.

Con este proyecto se logra, en primer lugar, garantizar la continuidad del servicio; en segundo término, proteger a los trabajadores y, por último –esto es fundamental–, se resguardan los intereses de todos los argentinos, porque estamos reconociendo que Aerolíneas Argentinas forma parte de la esencia misma del ser nacional.

Por estas razones, adelanto el voto afirmativo de mi bloque al proyecto en consideración.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ginzburg. – Señor presidente: en primer término, solicito autorización de la Honorable Cámara para insertar en el Diario de Sesiones un trabajo sobre la situación comercial, operativa, financiera, organizativa y de competitividad a nivel de costos de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral, dado que no me va a alcanzar el tiempo para referirme a esos temas.

A continuación quisiera mencionar algunas de las causas que llevaron al grupo Aerolíneas Argentinas-Austral a la actual situación.

A lo largo de este debate ya se ha mencionado en forma repetida la mala gestión que le cupo a sus accionistas. Creo que no exagero al calificar a esa administración de perversa, sobre todo por la baja inversión genuina que se registró en ese período: se vendieron los aviones, los simuladores, distintos activos físicos, las oficinas que tenía en nuestro país y las sucursales que había en el exterior. Además, no contó con un plan de negocios viable a largo plazo y se observó gran incapacidad para modernizar y unificar la flota.

Los sucesivos dueños se desprendieron de aviones propios y fueron tomando aviones en *leasing*, llegando en la actualidad a tener la casi totalidad de la flota en poder de terceros, sin que esto haya redundado en una flota moderna y eficiente. Por el contrario, estas empresas cuentan con la flota de aviones más antigua de América Latina, comparable sólo con la flota Cubana de Aviación S.A. y VIASA, de Venezuela, que se asemejan a las líneas aéreas africanas. En este sentido, puedo mencionar como ejemplo que un avión de COPA Airlines equivale a tres aviones de Aerolíneas Argentinas.

Otra de las causas que llevaron a la empresa a la actual situación fue la alta conflictividad puesta de manifiesto por los ocho gremios que

nuclearon a los empleados de Aerolíneas. Esto no sólo ha tenido costos directos como consecuencia de las cancelaciones, demoras y reprogramaciones, sino que también ha dañado la imagen de la empresa en el mercado de pasajeros.

El grupo Aerolíneas Argentinas-Austral registra el índice de huelgas más elevado de la industria. En 2005, tras nueve días de paro encabezado por los gremios de los pilotos y de los técnicos, renunció su CEO, Antonio Matta, quien abandonó la compañía poniendo así fin a uno de los conflictos más extensos que se recuerda en la industria aerocomercial argentina.

Asimismo, también por conflictos gremiales, en los últimos años no han volado los dos aviones más modernos y eficientes de la flota, como lo es el Airbus 320. Tampoco están volando tres MD 80, que se encuentran parados en los aeropuertos de Resistencia y de Jujuy, aguardando que los gremios de los pilotos –me refiero a APLA y UALA– acuerden una tregua en su histórica contienda.

También hubo un marco regulatorio retrógrado. Todas las empresas aéreas que existían en la Argentina quebraron: LAPA, Dinar, Southern Winds, American Falcon, LAER y la misma Aerolíneas Argentinas, que debió atravesar un concurso en 2001.

No es fruto de la casualidad que acá no haya podido administrarse una empresa. Mientras todas las líneas argentinas quebraban, surgían en la región operadores rentables como GOL, LAN, TAM, COPA y TACA, que hoy dominan el mercado latinoamericano y son capaces de competir sin subsidios con las principales líneas aéreas del mundo.

Desde hace más de veinte años el Estado nacional estableció una política de tarifas reguladas para el mercado de cabotaje, que impidió al grupo Aerolíneas-Austral administrar sus ingresos aun durante períodos de elevada inflación y aumentos de costos.

Este sistema de bandas tarifarias reguladas también impidió a la compañía segmentar sus tarifas sacando un mayor provecho del mercado corporativo y turístico. No hay ejemplos a nivel mundial de mercados con tarifas reguladas exitosas. De hecho, Brasil mantuvo un sistema similar al de la Argentina en los años 80, y sus resultados desembocaron en la desaparición de importantes líneas aéreas como Vasp, así como también la casi desaparición de Varig. De

hecho, el máximo tribunal de justicia brasileño dio la razón a esas dos compañías en reclamos que ambas iniciaron al gobierno federal por los daños causados fruto de la errada política regulatoria.

Por otra parte, el marco impositivo de la actividad no ha contemplado el IVA, que es del 10,5 por ciento para los ingresos, junto a uno del 21 por ciento para los costos, que obligan a las compañías aéreas por su actividad interna a asumir como quebrantos créditos fiscales, pues no es posible compensar con otros impuestos ni con una mayor actividad pues los márgenes del negocio son mínimos: aproximadamente 4 o 5 por ciento.

El Estado nacional no desconoce esta situación, sino todo lo contrario. En el año 2002, mediante el decreto 1.654, se planteó la necesidad de modificar la Ley del Impuesto al Valor Agregado, eximiendo de dicho gravamen al combustible, repuestos, mantenimiento y seguros aeronáuticos, así como también se otorgó la posibilidad de contratar seguros en el extranjero. Lo propio se hizo en el año 2006 a través del decreto 1.012. En ambos casos, ni el Poder Ejecutivo ni el Congreso aprobaron estos proyectos, y esto ayudó también en parte a la crisis que sufren Aerolíneas Argentinas y Austral.

Voy a plantear una pequeña digresión. Yo me formé bajo los postulados de Juan B. Justo, de Leandro N. Alem y, por supuesto, de la Reforma Universitaria.

Hace aproximadamente diez años fui a buscar a mi marido, que estaba dando clases en la Facultad de Derecho, y vi en la explanada unos coches muy lujosos: cuatro por cuatro y autos último modelo. Entonces, le pregunté: ¿los docentes compran estos coches con sus sueldos? Y me respondió: no son de los docentes, son de los alumnos. Entonces, dije: perdón, ¿qué es esto de educación gratuita para todos?

La Reforma Universitaria planteó la educación gratuita para que no estudiara solamente una clase de elite, de prosapia y de dinero. Pero ahora, ¿cómo la señora pobre que compra la leche con el IVA para darle de tomar a sus hijos va a subvencionar el estudio gratuito de alguien que puede pagar? Por ejemplo, tengo un conocido que tiene un hijo que estudia en la Facultad de Derecho de la Universidad del Estado y otro que paga en la Universidad Di Tella. Y el pueblo subsidia al que estudia en la estatal pudien-

do su padre afrontar sin ningún problema algún pago razonable, o algún arancel.

Entonces –como decía–, siguiendo la referencia a distintas personalidades, que hizo cuando concurrí a la comisión el doctor Alak, las épocas de Yrigoyen, de Alem y de la Reforma Universitaria fueron hace cien años, o sea que pretender imponer hoy en día esas mismas políticas...

Sr. Presidente (Fellner). – Señora diputada: le solicitan una interrupción.

Sra. Ginzburg. – No la concedo, señor presidente.

Decía que pretender imponer esas mismas políticas es usurpar el nombre de progresistas. Además, pretender gobernar en forma desarrollada un país con las políticas de hace cien años, es ser verdaderamente reaccionarios.

Dicho esto, quiero aclarar que si bien es un servicio público, no es masivo. Sólo el 5 por ciento de la población, es decir, aproximadamente 2 millones de personas –si tenemos en cuenta una población de 40 millones de habitantes–, tiene acceso a los aviones. Yo no quiero regular las tarifas de gente que hace viajes costosos a Bariloche; son los más ricos del país que gastan una fortuna esquiendo. Si no los quiero subvencionar yo, menos lo quiere hacer la señora pobre que tiene que comprar la leche para su bebé pagando IVA. No voy a hablar de los extranjeros porque sus tarifas están subvencionadas.

Discrepo con algunos conceptos que se han vertido aquí. No existen más las aerolíneas de bandera. En la Argentina la aerolínea de bandera –que existía en el resto del mundo– fue creada por el general Perón en 1950, pero la misma aerolínea era la que se encargaba de negociar las rutas en que se volaba y representaba al Estado. Este concepto quedó perimido cuando cada aerolínea comenzó a negociar con el Estado. Ahora es un concepto sentimental, sin connotación jurídica alguna. La que tiene mayor participación estatal es Air France, con un 20 por ciento. Este es un concepto nostálgico y me parece propio de un nacionalismo chauvinista, que no es el que me interesa.

No entiendo cómo vamos a proseguir un servicio por decisión del juez de la quiebra. ¿Cómo va a hacer el juez para obligar a Aerolíneas a no realizar paros y a volar respetando horarios? No comprendo. Ahora vuela perfectamente, no hay paros y sigue estando Alak: ¡Oh, milagro!

Si no pagamos la deuda del Club de París ni cumplimos frente a otros acreedores, ¿cómo vamos a comprar aviones, a tener nuestra propia aerolínea, si en cuanto salgamos nos embargan los aviones? Realmente no lo alcanzo a entender, porque aunque sean vuelos de cabotaje, cuando van a hacer el *check set* tienen que salir al exterior, donde los van a embargar. Van a decir “vamos a alquilar”, ¿pero quién nos va a alquilar con la situación financiera que tiene el país? Nadie nos va a alquilar esos aviones. Entonces, no alcanzo a entender cómo vamos a manejar nuestra propia aerolínea.

Hemos quedado como tramposos ante el mundo porque no hemos pagado y estas son las consecuencias.

Pese a lo que se ha dicho, en la Argentina no existe personal capacitado para crear y administrar una aerolínea; verdaderamente no existe. Si el secretario Jaime dice que va a ir a Brasil a comprar aviones a Embraer, evidentemente entiende poco, porque no son nada económicos para nuestro país: tienen cincuenta o setenta plazas y sirven exclusivamente para hacer un vuelo punto a punto, no en la red troncal. Tampoco sé por qué dijo un diputado que vamos a perder rutas. Si el Estado actúa de buena fe no podemos perder nada. Lamentablemente —lo voy a decir expresamente Aerolíneas Argentinas debe ir a la quiebra y Marsans tiene que asumir una quiebra fraudulenta—.

—Manifestaciones en las galerías.

Sra. Ginzburg. — Le pido que descunte el tiempo, señor presidente.

Sr. Presidente (Fellner). — Continúe, señora diputada, y procure ir redondeando su intervención.

Sra. Ginzburg. — Tal como dijo el señor secretario Jaime, no existe ninguna aerolínea estatal en ningún país desarrollado con el total del paquete accionario en manos del Estado. Los vuelos de cabotaje se deben cubrir inmediatamente con otras empresas, como COPA, TACA y otras. Los 40 millones de dólares que pierde mensualmente Aerolíneas Argentinas se tienen que usar para pagar a todo el personal hasta que se forme la nueva empresa y tome a todo el personal, como hizo LAN, que tomó personal y en este momento está perfectamente bien, cosa que ustedes pueden constatar con el personal que era de LAPA y pasó a LAN. No fue necesario despedir a un solo empleado.

Los bienes inmanentes, el nombre y las rutas, son para la nueva empresa.

Tenemos que adecuarnos a las circunstancias mundiales y no seguir creyendo en ideas que tienen cien años de antigüedad y no nos sirven para progresar. Por eso, adelanto mi voto negativo al dictamen de mayoría.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Bonasso. — Señor presidente: creo que estamos discutiendo algo que trasciende la mecánica tradicional de oficialismo y oposición. Estamos debatiendo una política de Estado. Tener o no una aerolínea de bandera es una definición de Estado de carácter estratégico.

Por el símbolo que es Aerolíneas Argentinas para todos los argentinos, por su historia y por la lucha de sus trabajadores, creo que es absolutamente necesario deshacer lo muy malo que se hizo con ella y recuperarla para nuestro pueblo.

El servicio público de aeronavegación comercial es mucho más que la simple demanda de pasajes o un problema cultural; tiene que ver con el Estado nacional, la integración territorial y el desarrollo económico y social de una nación.

Quisiera que Aerolíneas Argentinas deje de ser un caso testigo de malas noticias, y que por fin logremos convertirla en una empresa que preste un servicio público con características de eficiencia y solvencia. Al respecto cabe recordar que Aerolíneas Argentinas tenía un prestigio muy bien ganado desde que fuera creada en 1950.

El presente crítico que estamos analizando tampoco se puede ver a la luz de las últimas noticias y de los titulares de anteayer. Este tema tiene un pasado perverso. En 1989, hubo un acuerdo entre el jefe de gobierno español Felipe González y un oprobioso gobierno argentino a cuya cabeza estaba el señor Carlos Menem.

En virtud de ese acuerdo se construyó una ingeniería de negocios que respondió a una concepción de capitalismo de bandidaje, de expropiación de lo público por parte de un capital privado que no arriesgaba nada sino que hacía negocios con lo público.

Debo recordar que aquél fue un acuerdo político, porque no obstante la propaganda que hacían los defensores de la privatización, curiosamente tanto Aerolíneas Argentinas como Iberia

que la compró utilizando los propios activos de aquélla eran empresas estatales.

Aerolíneas Argentinas fue un caso testigo de la voluntad privatizadora que reinó durante todo el modelo neoliberal de los años noventa y se transformó para las nuevas generaciones de argentinos en la prueba concreta del fracaso de esa política que llenó “plazas del sí” organizadas entre otros por el finado Bernardo Neustadt.

Se generó culturalmente un odio profundo hacia todo lo estatal; como si fuera mala palabra. Hoy vemos de manera clara el fracaso de ese proyecto privatizador neoliberal. Uno de los ejemplos más claros es precisamente la debilidad de Aerolíneas Argentinas.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja.

Sr. Bonasso. — El fracaso de Iberia con Aerolíneas no fue el único. También destruyeron VIASA, la empresa de aeronavegación comercial pública de Venezuela. En aquel momento pretendían comprar también otras aerolíneas latinoamericanas para llegar a lo que se está haciendo ahora entre las grandes compañías aerocomerciales: los procesos de fusión.

En lugar de un proceso de fusión, creo que una reestatización de Aerolíneas Argentinas ayudaría a que en algún momento podamos construir con una mentalidad de integración sudamericana en primer lugar y latinoamericana, una red de aeronavegación comercial de empresas, como se intenta hacer en el terreno financiero con el Banco del Sur y con muchos otros emprendimientos.

Tal vez tengamos que ir a una fusión para lograr una gran eficiencia en nuestra propia empresa, utilizando lo que nuestros economistas llaman una economía de escala.

Conviene recordar a las señoras y señores diputados que estamos en la situación en que nos encontramos no sólo por la forma en que se hizo esa privatización en 1990, sino también porque en 1994 un personaje de triste figura llamado Domingo Felipe Cavallo, cedió la acción de oro que otorgaba al Estado argentino la posibilidad de conducir y eventualmente vetar las decisiones que tomaran en el directorio los inversores extranjeros.

Después, en el gobierno grisáceo de la Alianza, el señor Cavallo nuevamente viajó a España

y se entrevistó con el ministro Rodrigo de Rato —en ese momento estaba Aznar, que privatizaba Iberia—, y de allí surgió el engendro, por *lobby* del subimperialismo español una especie del subimperialismo del chorizo cantimpalo, de entregarle la empresa a un grupo de pillaje llamado Marsans.

Me remito a estas pruebas históricas para afirmar que de la clase política de nuestro país muy pocos están en condiciones de arrojar la primera piedra.

No puedo comprender en este caso por qué tampoco en este gobierno se tomaron algunas medidas que a tiempo deberían haberse adoptado. Si no se aprobaron los balances de los años 2003 y 2004, ¿por qué se aprobó el de 2005 para tener en ese momento una minúscula participación del 5 por ciento con la que no se podía guiar la empresa?

Y más aún, si hubo otra acta firmada en mayo de este año en la que el grupo Marsans no cumplió con su parte, me pregunto por qué se firmó el acta acuerdo en julio de este año. Y no le encuentro una respuesta razonable.

¿Cómo puede uno pensar en alguna clase de acuerdo con una empresa como Marsans, y de qué consenso de voluntades podemos hablar?

Recordemos que en esa instancia el Grupo Marsans pagó esa empresa que había tenido un glorioso pasado desde 1950 con esto que estoy exhibiendo: un euro. El señor Marsans compró Aerolíneas Argentinas con un euro. Cuando el Tribunal de Tasaciones y este Congreso intervengan en la tasación para determinar el precio y devolvamos un euro podremos decir que devolvemos el ciento por ciento de la inversión.

La situación es tan grave porque es difícil determinar el estado patrimonial, porque además la valuación debería hacerse no sobre el flujo de fondos sino en los términos clásicos de activo menos pasivo.

Me alegro de que en este caso exista la intervención de la Auditoría General de la Nación y de que finalmente el precio lo apruebe el Congreso. Considero que lo que estamos discutiendo tiene dos etapas, y la segunda es sumamente importante.

Considero que es fundamental que se investigue a fondo todo lo sucedido porque esto es la clave del coloniaje y del despojo del patrimonio nacional. Acá está uno de los elementos claves e históricos del despojo de la Nación Argentina.

Por lo tanto, en este punto solo y no respecto del dictamen de minoría en su conjunto, comparto el criterio expresado por los socialistas de crear una comisión que deslinde claramente las responsabilidades privadas y públicas que pudieran existir hasta el presente en el caso de Aerolíneas Argentinas.

Celebro que el bloque del Frente para la Victoria haya introducido en el dictamen de mayoría cambios importantes respecto del proyecto original presentado por el Poder Ejecutivo. Creo que básicamente son dos. Primero, no obligarnos a discutir a libro cerrado el acta acuerdo, en cuyo caso hubiera sido muy difícil poder aprobarlo, y por otro lado la modificación del artículo 6°, que en principio cierra una puerta para que el Estado argentino si reestatiza Aerolíneas Argentinas pierda de nuevo el control para algún negocio privado.

Creo que la modificación del artículo 6° es absolutamente importante y se mejora notablemente el proyecto enviado inicialmente por el Poder Ejecutivo.

Es saludable –como dije antes– que haya un proceso para la fijación del precio a través del Tribunal de Tasaciones y la posterior revisión por el Congreso, como también que se refuercen las funciones de contralor de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones.

Discrepo completamente con quienes han argumentado en favor de una quiebra y creación de una nueva empresa. Me parece que quienes proponen esto ignoran el costo gigantesco que tendría una quiebra, no sólo por la quiebra misma sino por lo que también significaría la suspensión del flujo normal de vuelos de Aerolíneas Argentinas, las consecuencias para los trabajadores, para los usuarios y el enorme conflicto que podría abatirse sobre la República si se toma una decisión tan disparatada.

Creo que tal vez en el artículo 1° y esto no es sólo un problema semántico no se debería hablar de rescate sino de reestatización. Digo esto sin pretensiones de augur porque si existiera alguna diferencia importante, y por ejemplo el Grupo Marsans decidiera apelar al CIADI –como ha hecho la empresa Siemens, no obstante sus oscuros negocios en la República Argentina, con éxito por cierto debido, desgraciadamente, a los tratados bilaterales de inversión y demás– nos veríamos claramente abocados a

una decisión aún más trascendente, que es lisa y llanamente la expropiación de Aerolíneas Argentinas para tornar efectiva su estatización.

Frente al dictamen de mayoría mi actitud no puede ser otra que apoyarlo, pensando en el conjunto de los argentinos pero especialmente en los 9 mil trabajadores de la empresa que constituyen un activo del cual mucho no se habla pero que es el principal activo de la compañía.

En homenaje a esos trabajadores de Aerolíneas Argentinas y a la voluntad de todo un pueblo que se manifestó ya en la crisis de 2001 respecto de Aerolíneas Argentinas, mi voto... es positivo. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Santiago del Estero.

Sra. Velarde. – Señora presidenta: el 90 por ciento de los viajes de media y larga distancia en la Argentina se hacen en el autotransporte de pasajeros y en autos particulares que circulan por la llamada “ruta de la muerte” que la ineficiencia del Estado no ha logrado aún convertir en autovías y autopistas.

Algunos pocos viajan en trenes rehabilitados, que en verdad no saben ni cuándo salen ni mucho menos cuándo llegan, y sólo un 9 por ciento viaja en avión.

Por eso, ante la oportunidad de considerar el proyecto de ley de rescate de Aerolíneas Argentinas vengo a expresarme en este recinto en nombre de los que nunca van a viajar en avión, de los que no viajan en avión, en nombre de los que usan vías alternativas y en nombre de los que viajan en avión y quieren seguir haciéndolo.

Por eso, vamos a circunscribir el tema en tres cuestiones que entendemos fundamentales, a fin de explicar en forma sucinta nuestra posición. La primera es la cuestión de la deuda, la segunda es el precio y, la tercera, la política aerocomercial en la Argentina.

En materia de deuda hay que hablar de una deuda impropia. El proyecto de ley en consideración establece el rescate de la empresa mediante la compra del paquete accionario. Ese rescate significa la incorporación de activo y pasivo.

Vamos a llamar a las cosas por su nombre, porque en estos términos el Estado argentino deberá hacerse cargo de la deuda de Marsans.

El 30 por ciento de los argentinos, los que son pobres, los que están por debajo de la línea de

pobreza o aquellos que ganan algo más pero que tampoco pueden comprar un pasaje en avión no deben pagar la fiesta de Marsans. Es cierto esto de que “fiesta” es un término impropio, pero deviene de la lectura de los fundamentos que acompañan el proyecto de ley, donde se habla de un vaciamiento de la empresa, donde el Estado argentino debe hacerse cargo de la deuda de una empresa privada.

No se trata de cualquier empresa privada, aunque en realidad el Estado no puede hacerse cargo de ninguna deuda de una empresa privada y mucho menos de la deuda que tiene Marsans, empresa que está siendo investigada en su país de origen, España, ante una denuncia del propio gobierno de ese país por no haber dado explicación sobre lo que hizo con el aporte de la agencia española para solucionar los problemas de Iberia y para poder equipar la compañía.

Se trata de una deuda impropia.

La verdad es que el hecho de que el Estado pague una deuda que no le corresponde, o sea, pague una deuda impropia, es corrupción.

Por otro lado, está el tema del precio, que es incierto. Estamos comprando una empresa, a pesar de que no sabemos lo que tiene. No existe un inventario con activo y pasivo.

Cuando uno va a comprar un quiosco, por lo menos pregunta cuántos paquetes de galletas, caramelos y chupetines tiene. Es lo mínimo que uno pregunta. Cuánto más en el caso en que estamos rescatando, mediante la compra de un paquete accionario, una empresa aérea que se va a ocupar del transporte aerocomercial en la Argentina.

Precio incierto: la verdad es que esto significa ineficiencia. Hablé de deuda impropia y de corrupción; precio incierto e ineficiencia. Corrupción más ineficiencia no es otra cosa que una rara conjunción que da lugar al capitalismo mafioso que nada tiene que ver con el capitalismo de intereses de Max Weber: un capitalismo de valores al servicio del desarrollo económico.

Hemos accedido a la política para trabajar por el bien común. La verdad es que en la Argentina ya pasaron varias “patrias”: la patria financiera, la patria contratista, la patria concesionaria, la patria de los peajes viales, la patria de los sobres, la patria de las valijas, etcétera. Nosotros no queremos la patria prebendaria: esa mezcla de favores de gobierno y de amigos

del poder. Lo cierto es que los que creemos en la política, queremos trabajar por una patria que represente y respete la transparencia en las instituciones de la República, aunque en este caso advertimos muy poca transparencia y sombras rodeando esta cuestión. No estamos dispuestos a avalar ningún aparente negociado.

Hablé de deuda impropia y de precio incierto. En tercer lugar, digo política aerocomercial desconocida. Por eso, con todo respeto quiero mirar algunas cuestiones del pasado para poder mirar hacia el futuro.

Se aprobaron balances en 2005, 2006, 2007, y en julio de 2008 vienen a decir al Congreso de la Nación que hay que rescatar Aerolíneas Argentinas porque es una empresa que no sirve, que no funciona y que no vale nada.

El señor secretario de Transporte de la Nación vino a la reunión conjunta de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda cuando se debatió el tema. Pero ahora que tratamos el tema en este recinto, ¿dónde está el señor Jaime? Quisiéramos saber qué ocurrió en el pasado con esta empresa, teniendo en cuenta que el Estado debió haber realizado los controles necesarios que deben existir en toda república democrática.

Pero ése no es el mayor problema. Nuestro mayor problema reside en el hecho de poder mirar hacia el futuro. Estamos planteando el rescate de una compañía aérea sin tener un plan maestro que establezca estrategias en materia de transporte, de comunicación y de aeronavegación. La verdad es que ese plan no existe. Por lo menos, el secretario de Transporte no lo ha expresado.

No hay que confundir objetivos personales con el objetivo nacional. El objetivo nacional consiste en que la gente pueda volar en condiciones dignas, y que se integre el país. Ese es el objetivo nacional.

El objetivo nacional no es la expropiación de un negocio por parte de alguien sino que la gente pueda volar en la Argentina, preservando las fuentes de trabajo.

Por eso, señora presidenta, nosotros no queremos hacer demagogia. No es cierto que si no se soluciona el problema se va a dejar aislada a la Argentina. ¿De qué aislamiento me hablan si en mi provincia, Santiago del Estero, teníamos dos vuelos diarios y hoy tenemos solamente tres durante los días laborables y uno más el día do-

mingo? ¿De qué aislamiento me hablan si hay ciudades como Río Cuarto a las que no llega ningún vuelo? Creo que el país ya está prácticamente aislado en este sentido.

Tampoco queremos que se haga demagogia con la cuestión laboral. A los trabajadores hay que defenderlos y hay que proteger la fuente de trabajo, pero so pretexto de proteger esta última no se puede aprobar algo que no es transparente, como corresponde en una República. Por eso, señora presidenta, que no se diga que se van a cerrar las fuentes de trabajo. Todo dentro de la ley y nada fuera de ella.

Existen varias soluciones alternativas. ¿O acaso nos olvidamos de lo preceptuado en los artículos 189, 190 y siguientes de la ley de concursos, que plantea la posibilidad de continuidad de la empresa? Además está previsto el sistema del *cramdown* para que los trabajadores puedan hacerse cargo de la compañía en forma transitoria, hasta que tengamos un plan maestro o se decida cómo se va a llevar a cabo de aquí en adelante el transporte aerocomercial.

Entonces, señora presidenta, no hagamos demagogia. Sí debemos plantear una política seria y cierta con vista al futuro. ¿Para qué queremos rescatar a la empresa? ¿Para que dentro de algunos meses estemos en los aeropuertos teniendo que esperar nueve o diez horas para trasladarnos a nuestras provincias o haya turistas extranjeros caminando con sus valijas por Ezeiza sin poder tomar su avión?

Como dije, todavía no tenemos un plan maestro en materia de aeronavegación y sin embargo estamos planteando el rescate de una compañía aérea.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – La Presidencia solicita a la señora diputada que vaya redondeando su exposición.

Sra. Velarde. – De acuerdo, señora presidenta.

Se pretende que nos hagamos cargo de la deuda de una empresa privada. Hablo de precio incierto porque estamos comprando algo cuyo valor no conocemos, y también hablo de ineficiencia porque no tenemos una política aerocomercial o un plan maestro en materia de transporte aerocomercial.

La verdad es que cuando voté las retenciones agropecuarias dije que no iba a votar una norma inconstitucional, y al tratarse ahora el rescate de Aerolíneas Argentinas digo que en

estas condiciones, tal como está redactado el dictamen de mayoría, tampoco puedo acompañarlo.

Por lo tanto, voy a votar por la negativa porque no estoy dispuesta a avalar una situación que está rodeada por las sombras que hemos mencionado y que fundamentan nuestra posición. Lo hago como testimonio de mi lealtad ineludible al pueblo de la Nación Argentina, que represento por el distrito de Santiago del Estero, y por encima de cuestiones sectoriales. (*Aplausos*.)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Corrientes.

Sr. Arbo. – Señora presidenta: trataré de ser breve dado que llevamos varias horas de debate.

En realidad, esta historia de Aerolíneas Argentinas empieza en el año 50 pero tiene un capítulo que merece ser mencionado, que es el proyecto del entonces ministro Terragno. En una sesión del Senado de la Nación, una de las primeras que fueron televisadas en directo a lo largo y a lo ancho del país, vimos cómo el senador Menem se oponía y logró el voto necesario para hacer fracasar una operación que consistía justamente en la asociación de nuestra empresa con una empresa de bandera, SAS, que en ese momento era líder con rutas que eran complementarias a las de nuestra aerolínea.

Posteriormente, en 1989/1990, por decreto y sentando uno de los primeros precedentes del *per saltum* en la Corte Suprema, se produjo la privatización de Aerolíneas Argentinas.

En aquel momento los empleados rondaban los 10 mil y la deuda de la que tuvo que hacerse cargo el Estado nacional –cada uno de los habitantes del país– fue de mil millones de dólares, porque se transfirió una empresa sin pasivos.

Paradójicamente, la compra otra empresa estatal, que fundamentalmente vacía a Aerolíneas Argentinas. Se desprende de una serie de activos importantes y de sus famosos equipos de entrenamiento, con lo cual termina quebrando en 2001.

Hoy, en el año 2008, estamos nuevamente en un proceso inverso. Hay 9 mil empleados y 900 millones de dólares, de los que aparentemente tendría que hacerse cargo el Estado nacional. Para tener un parámetro de referencia, el monto es equivalente al presupuesto de recursos de la provincia de Corrientes para el año 2008.

Se habla de vaciamiento, de actas incumplidas y de 750 millones de euros que la SEPI entregó a Marsans. Hay acuerdos que no se han cumplido. ¿Nadie se dio cuenta de esto? ¿El secretario de Transporte no se dio cuenta de que estaba pasando esto? ¿Qué ocurre con las denuncias en la Justicia española? ¿Cuál fue el rol que cumplieron los miembros del directorio designados por el Estado nacional en Aerolíneas? ¿Por qué ahora, de golpe y porrazo, nos damos cuenta de que para valorizar la empresa hay que aumentar las tarifas y dar subsidios por el precio del combustible? ¿No se había dado cuenta el secretario de Transporte de esta situación? ¿Durante cuatro años no se dio cuenta de que las tarifas aumentaban el 20 por ciento, mientras que el precio del combustible lo hacía en un 300 por ciento y los salarios, en un 120 por ciento?

Hoy estamos ante una situación terminal que lleva al Poder Ejecutivo a un trámite bastante raro, porque habría correspondido que la cabeza del gobierno hubiese firmado el acta, dictando en última instancia un DNU, pero no debería haberlo hecho el secretario de Transporte. Como hoy se dijo, cualquier otro secretario de Estado podrá enviarnos la compra de cualquier otra empresa por parte del Estado argentino.

El negocio actual es muy complejo. No sólo se trata de la venta de pasajes, sino de cargas, de correo y de turismo. El ambiente de los negocios no es precisamente el mejor, no sólo en la Argentina, sino en todo el mercado aeronáutico mundial, debido a la crisis de 2001 y al costo de los seguros y de los combustibles.

En los últimos años han dejado de funcionar treinta y seis empresas. Hay una serie de aerolíneas que se han fusionado y son de bandera. Este es el nuevo escenario al que la aerolínea que hoy queremos rescatar se tendrá que enfrentar.

Aerolíneas de peso internacional y de gran trayectoria, como Air France y Lufthansa, en cierta forma han sido privatizadas e integran consorcios, manteniéndose un porcentaje de los activos en manos de los Estados nacionales.

Se debe seguir lo que han planteado varios señores diputados. El Estado nacional debe diseñar una política de aerotransporte, asegurando la igualdad y la competencia.

Se ha hablado mucho de las políticas neoliberales, pero durante muchísimos años aquí se

han privatizado monopolios, que generaron –lo diré con todas las letras– cleptocracias. Entonces, reitero que el rol del Estado debe girar en torno al tema de la seguridad, el control de calidad, las tarifas y la definición de las rutas. Todo esto se puede hacer si tenemos una empresa. Por eso estoy de acuerdo con el rescate de Aerolíneas Argentinas, pero no coincido con que no se la pueda reprivatizar. Personalmente, creo en las políticas basadas en la competencia.

Seguramente las tarifas tendrán que ser adecuadas a un marco regional. Lo mismo digo en relación con las condiciones de trabajo de los empleados de las aerolíneas. A lo largo de estas semanas no hemos podido saber cuánto tiempo trabajan los pilotos de Aerolíneas; según Marsans son 35 horas, según el gremio, 40 horas, y según la Fuerza Aérea, 60 horas. Sin embargo, en la mayoría de las aerolíneas extranjeras los pilotos trabajan 80 horas o más.

Por otro lado, recordemos que la empresa LAFSA todavía no ha sido liquidada, a pesar de la decisión que se tomó en su momento para que permaneciera cerrada.

Además, para el 30 de julio se había anunciado la realización de una audiencia pública para entregar nuevas rutas y esto todavía no se ha concretado.

La ausencia de una política aerocomercial me provoca algunas dudas sobre esta operación de compra. Si bien es cierto que el proyecto original del Poder Ejecutivo fue mejorado, seguimos hablando de una operación de compra, para la cual se necesitan dos partes: la que compra y la que vende. Pero más allá de la tasación, no caben dudas de que se ha mejorado el procedimiento.

Por todas estas razones, adelanto mi apoyo al dictamen del Frente Justicialista y no al de mayoría. Seguramente, deberemos darnos más tiempo para que aparezcan los balances y la información que todavía falta, a fin de tomar una decisión sobre bases ciertas.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Camaño. – Señora presidenta: últimamente, en los discursos se hace un alarde y dragoneo de peronismo y sindicalismo, por lo que salvo raras excepciones pareciera que viviéramos con un 98 por ciento de sindicalistas y peronistas.

Días pasados, escuché en La Rural un discurso de Perón de 1973. Cosas veredes, Sancho...

Seguramente, alguna autoridad tengo para hablar, porque contrariamente a lo que ocurre con la mayoría de los que hoy integran el gobierno —que tenían suficiente edad durante la funesta década de los 90—, quien les habla votó en contra de la privatización de Aerolíneas Argentinas; sabíamos lo que iba a suceder. También voté en contra de la privatización de YPF y sólo acepté la privatización de la empresa de energía eléctrica.

Hoy, a partir de este debate, me enteré de algunos detalles que antes nunca se habían mencionado. Si era tan mala esta privatización, ¿por qué el Poder Ejecutivo, a través del secretario del área, fue a España y prorrogó el contrato por 15 años? Me gustaría saber por qué en esa acta no se hizo mención a tres puntos que son fundamentales: el del *due diligence*, es decir la auditoría previa; el tema del precio y el mecanismo de traspaso.

Recordemos que el Poder Ejecutivo interviene en el directorio de Aerolíneas Argentinas desde hace cinco años, y tendría que haber adoptado alguna medida para no llegar a esta situación, más allá de que la SEPI, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales de España, vendió Air Comet —en realidad, le falta una “a”— al grupo Marsans en el año 2001. Ya han pasado siete años. Parece que creemos, como algún inadvertido —quiero pensar que por inocencia y no por complicidad— que los dueños de Air Comet, o sea Marsans, son los señores que figuran en el directorio. En realidad, son otros señores más poderosos y ricos que ellos, que da la casualidad que tienen bastante poco dinero declarado.

Pero no se trata de esto únicamente. Fueron cometiendo sus fechorías a lo largo de mucho tiempo, y no fueron denunciados. Contamos con muchas pruebas, y más tiene doña Gema en el Juzgado 35 de Madrid, y no vaya a ser que nos llevemos algunas sorpresas porque hay muchas responsabilidades que no están aclaradas.

Hablé del dragoneo de peronismo y sindicalismo, porque es tan obvio que todos vamos a estar de acuerdo en preservar la fuente de trabajo que parece que puntualizar errores graves en el proyecto en consideración fuese un concepto antisindical o antilaboral. Nada de eso. Es más, señora presidenta, cuánto gusto me daría tratar con muchos otros sectores, porque en estos últimos años a un gremio pequeño —el de los garajistas— le cerraron más de dos mil estacio-

nes de servicio y perdió más de 20 mil puestos de trabajo. Sin embargo, no he escuchado en este recinto que tengamos que salir al rescate, cuando se trata de una compraventa. Aparte, lo del “rescate” suena romántico. ¿Qué vamos a rescatar? ¿Novecientos millones de dólares de deuda? ¿Quién los va a pagar? ¿Con qué criterio? ¿Con qué tipo de quitas? ¿Con el criterio de Air Comet —a la que le falta la “a”—?

Entonces, hay un montón de situaciones que estamos viviendo con respecto a Aerolíneas Argentinas, que debería ser magnífica. Se dijo hasta el cansancio —lo escuché de boca de tres o cuatro señores diputados— que en los últimos años hemos ido perdiendo. ¡Vaya si perdimos! Recién una señora diputada mencionó el caso de Santiago del Estero. Por cuestiones de terruño y de trabajo, yo viajo mucho al litoral. Puedo decir que hace diez años teníamos ocho vuelos todos los días a Corrientes y al Chaco, mientras que ahora estamos en el 25 por ciento. ¿Qué pasó? ¿Es necesario tanto apuro ahora, cuando hemos asistido a un deterioro durante años?

También se habló de otras cuestiones. Quiero recordar que por suerte —porque el nuestro no es un país rico— hay un monopolio. Pero ese monopolio debería servir para fortalecer la compañía y no para debilitarla. No tenemos cinco grandes, una docena de medianas y cuarenta pequeñas empresas, como es el caso de Estados Unidos, que tiene Delta, Continental, United Airlines, American Airlines, Northwest y Southwest, entre otras, que compiten entre ellas y tienen que ser eficientes porque si no se quedan sin pasajeros. En cambio, aquí, si no me subo a un avión de Aerolíneas no puedo ir a ningún lado, y cada vez hay menos aviones. También es cierto que falta una política integral.

En mi opinión, este es un tema demasiado importante y crucial como para que se trate solo, desdoblado, desgajado de la discusión que este Parlamento debe dar en materia de una política integral, es decir, no únicamente de transporte aéreo sino de todo tipo de transporte y de turismo, porque no hay política de turismo sin transporte.

De nada sirve estimular el turismo, y lo digo con conocimiento de causa, porque el fin de semana pasado asistí a la Fiesta del Dorado —la más importante del país, acá hay correntinos que podrán avalarlo—, con infinidad de problemas e inclusive turistas que no pudieron llegar

simplemente porque no teníamos los asientos necesarios.

Por otra parte, no tenemos muy en claro –y por eso debemos darnos tiempo– cómo se fue subdividiendo la segunda parte de la compañía –porque antes todo era de Aerolíneas– y cómo quedaron las partes más jugosas.

No está en mi ánimo comenzar una polémica sino hacer una discusión profunda, porque queremos dar una solución y no un parche que permita salir de un error en el que nos metieron los propios funcionarios que hoy quieren que les condonemos sus equivocaciones y los 900 millones de dólares, como si no supiéramos que Marsans tuvo que recibir gratis a Aerolíneas de la SEPI. Y decir “gratis” es poco, porque aparte le tuvieron que dar 700 millones de dólares, que encima los usó para licuar pasivos propios. Obviamente, no vamos a pensar que el señor Mata, que tiene declaraciones inferiores a las de muchos diputados, podía disponer de ese dinero.

Asimismo, nos encontramos con algunos detalles que yo tenía previstos para un pedido de informes, pero los voy a decir en la Cámara.

¿Sabían, señora presidenta y distinguidos colegas, que en Ezeiza tenemos tirados dos Airbus 320? Están en magníficas condiciones, pintados y arreglados. Sus dotaciones hicieron los cursos en marzo en Suiza y en abril en Barcelona. Ahora están en sus casas practicando con la computadora y la *play station*, con los disquitos que les dieron, porque no están volando desde enero. Mientras tanto el pueblo de la República está pagando fortunas por esos dos Airbus que no vuelan, pudiendo hacerlo, sin contar la fortuna que se está pagando por los otros aviones que tampoco están volando pero cuyo alquiler tenemos que bancar. No creo que ninguno de los trabajadores de Aerolíneas que en este momento se tiene que quedar en su casa a recibir el salario como si fuera un simple “ñoqui” quiera serlo. Pienso que todos quieren volar, que tengamos más aviones, más asientos, más transporte, más turismo y más comercio, y eso no está pasando.

Discrepando con algún distinguido colega, creo que esto no es una cuestión ideológica de si la empresa es privada o estatal sino de honestidad y eficiencia. Me importa tres pitos que Aerolíneas sea estatal o privada. Preferiría que fuera estatal, porque bien manejada tiene que ser una fuente de ingresos y de trabajo, así como

también una palanca útil al servicio del turismo. Pero si está mal manejada y corruptamente administrada de nada nos va a servir que sea privada o estatal. Mientras tanto hay cosas que verdaderamente me están sorprendiendo.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Señor diputado: le pido que vaya redondeando su intervención porque su tiempo ha concluido.

Sr. Camaño. – Ya concluyo, señora presidenta.

En el artículo 3° se eliminó la expresión “previo pago”, con lo cual lo más probable –según entiendo el derecho, la semántica y el español– es que una vez que se haya pagado lo que se convenga puede venir acá. Entonces, una vez que se haya pagado y la plata se la haya llevado quien sea, de nada servirá lo nuestro.

Antes de finalizar solicito la inserción de lo que resta de mi discurso en el Diario de Sesiones, y sostengo que en conciencia no puedo votar afirmativamente, como se dice en estos últimos tiempos, después del voto famoso. Yo sólo digo “sí” o “no”, y mi voto será “no”, porque creo que no se ha dado tiempo suficiente a este tema, así como aquí tampoco tenemos tiempo suficiente para expresarnos e intercambiar ideas e información sobre cosas que sabemos que pasan en Aerolíneas Argentinas y que han conducido a esta situación desastrosa.

No sirve que lo hagamos “de prepo”, que seamos escribanos del Poder Ejecutivo ni que salvemos las papas a un secretario de Transporte que ya tiene muchísimos problemas. No sirve que cerremos los ojos a lo que está pasando, porque será triste y feo que un juez español nos diga que nos equivocamos porque nosotros no somos capaces de arreglar y limpiar esta cuestión.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

Sra. Morandini. – Señora presidenta: la verdad es que...

Sr. Basteiro. – ¿Me permite una interrupción, señora diputada, con la autorización de la Presidencia?

Sra. Morandini. – Sí, señor diputado.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Para una interrupción, tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Basteiro. – Señora presidenta: quiero recordar al señor diputado Camaño que según los

propios Diarios de Sesiones de este cuerpo él votó por la afirmativa la ley 23.696 de reforma del Estado.

Además, hoy mencioné que cuando el 3 de julio de 1990 se realizó una sesión especial para tratar el tema de Aerolíneas faltaron dos votos, y él estuvo ausente en esa oportunidad. (*Aplausos en las galerías.*)

Sr. Camaño. – Pido la palabra por haber sido aludido.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Camaño. – Basteiro: esa es una chica barata y yo de sindicatos sé un poco más que vos.

–Manifestaciones en las galerías.

Sr. Camaño. – En esa época yo voté en contra, cuando la mayoría de este gobierno, empezando por Néstor Kirchner, estaba con Menem y las privatizaciones. Lo dejo bien en claro. Es más, tuve discusiones por ese tema. Si se toman el trabajo de leer las versiones taquigráficas –a veces se “truchaban” los votos porque no contábamos con el sistema que hoy tenemos, se hacían figurar votos que no habían sido emitidos y se sentaba gente que no correspondía en las bancas–, y la revista “El Parlamentario” verán cómo votamos en ese grupo.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Continúa en el uso de la palabra la señora diputada por Córdoba.

Sra. Morandini. – Señora presidenta: espero que haber concedido esta interrupción no perturbe la forma respetuosa en que se está debatiendo hasta ahora, lo cual debemos celebrar, sin descalificar al otro para fortalecer las opiniones personales.

Tal vez la gran modificación que se está operando en nuestro país es que está despertando la ciudadanía, que es capaz de desvelarse y quedarse despierta una noche hasta la madrugada para seguir un debate. Yo sigo sensible a ese tipo de mirada, a quienes nos debemos, y me interesa si esa ciudadanía está despierta y presente en este debate donde se habla de reestatización y de los legítimos derechos de los trabajadores.

Sin embargo, el ciudadano, el usuario, ha figurado como un gran ausente, y eso me deja la sospecha de que todavía en nuestro país tenemos consumidores pero no ciudadanos.

No hemos advertido que la ley 24.240, por la que se defiende el derecho al consumidor, una ley que votamos en este recinto por unanimidad manifestando nuestra alegría, como hacemos siempre que llegamos al consenso, salió del Poder Ejecutivo con un artículo derogado que miren ustedes qué casualidad es aquel que hubiera convertido a nuestros usuarios en ciudadanos con derechos y que se refería a los derechos aeronáuticos.

–Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Eduardo A. Fellner.

Sra. Morandini. – Por esa derogación que hizo el Poder Ejecutivo de un artículo de una ley aprobada por este Congreso los argentinos no tienen ningún instrumento para protegerse contra lo que cada uno de quienes pertenecemos a las provincias y estamos en este recinto hemos padecido.

No nos tienen que contar lo que era viajar mal, que nos dejaran sin ninguna información ni explicación, con vuelos que se cancelaban y sin cumplir con lo mínimo que debe tener el ciudadano, que es el derecho a la información.

De modo que es importante también advertir que ser moderno no es sólo tener aviones que vuelen o consumir de manera moderna, sino contar con leyes y una concepción que sostenga que si no hay ciudadanos de pleno derecho vamos a seguir teniendo consumidores o meros votantes.

Con este proyecto de ley me ocurrió lo mismo que en otras situaciones en las que uno queda entrampado entre fines nobles. ¿Quién puede estar en contra de tener una línea moderna de bandera? ¿Quién puede estar en contra de que los trabajadores, que es lo que más se ha honrado a lo largo de este debate, no tengan que pagar con la pérdida de su trabajo lo que ha sido el mal manejo no sólo de un grupo privado sino el derivado de la ausencia del Estado, que tendría que haber controlado?

Tengo más dudas que certezas, porque si la resolución 125 fue remitida a este Congreso para convalidar una decisión que el Poder Ejecutivo ya había tomado, en este caso me parece que estamos entrampados en algo sobre lo cual ni siquiera se nos permite su rechazo.

Según lo que hemos escuchado, todos consideramos un absurdo un acta acuerdo en donde pareciera que nos sentamos a negociar con aquel

que ha entrado en nuestra casa y nos ha robado, para que nos diga cuál es el precio del televisor. Se ha dicho que es absurdo y que es un mamarracho.

Entonces, ¿por qué anulamos esa posibilidad que tiene este Congreso de hacer lo que debe, que es rechazar esta acta acuerdo? ¿No será que nuevamente estamos atrapados? Para aprobar esta ley sacamos el acta acuerdo, pero sigue vigente.

He escuchado argumentos según los cuales el acta acuerdo cae porque se debe esperar una instancia posterior, ya que esto funcionaría como si fuese una expropiación encubierta. No me parece que sea una razón válida para aceptar la postura, porque aquí se trata de garantizar transparencia. Justamente lo que estamos denunciando es que no hay transparencia. Tiene que haber transparencia, no tienen que quedar dudas. Esto que es un mamarracho se lo pretende transformar en un instrumento. Quienes lo presentaron no pueden eludir la responsabilidad en el hundimiento de este naufrago, y hoy nos piden que los ayudemos a rescatarlo. ¿Quién puede negarse a rescatar un naufrago?

Tenemos que decirlo con toda claridad: el mismo que nos viene a pedir que rescatemos a ese naufrago es el que lo ayudó a hundirse. Mucho peor aún, muchos de los que estamos sentados aquí, a través de pedidos de informes, hemos venido advirtiendo lo que estaba pasando con Aerolíneas Argentinas. Comentábamos cómo se viajaba y cómo estaban los balances.

Yo no quiero quedar atrapada dando un instrumento a quien —insisto— es el que nos ha llevado a esta situación.

Para no abundar en muchas de las cosas que se han dicho estuve estudiando cómo la prensa española hablaba de lo que aquí presentamos en relación con el grupo Marsans. Este grupo aparece en la prensa española como bastante satisfecho con este acuerdo que acá reconocemos todos que es un disparate. El grupo argumenta que es una operación mercantil para evitar entrar en una batalla legal que podría terminar en caminos no mercantiles.

Una vez más tengo que decir que no me gusta que fines loables sean defendidos de manera no transparente, llenándonos de sospechas. Resulta muy tranquilizador venir a este recinto sin tener que sobrereactuar nada frente a los gremios, porque una cosa era ir en contra cuando

se sostenía que había que achicar al Estado para agrandar la Nación, y otra es pasar al extremo opuesto y ahora decir que el Estado tiene que intervenir.

Pero la pregunta que nos tenemos que hacer es en nombre de quién debe hacerlo. Con frecuencia se confunde Estado con gobierno, y muchas veces cuando sostenemos la defensa del Estado también defendemos a grupos que confunden Estado con gobierno.

Por eso digo que no tengo que sobrereactuar respecto de los gremios, en cuanto a la necesidad de que se defiendan las fuentes de trabajo, y respecto a lo que es una obiedad, que el país tiene que tener transporte porque de éste depende la producción, la integración y que hagamos una Nación.

No hace falta reiterar lo que vengo reiterando desde hace años en mis escritos. En esos años que hoy se demonizan éramos muy pocos los que contrariábamos lo que se presentaba como un Estado que había que achicar porque reitero había que agrandar la Nación. La Nación sólo se agranda en la medida en que sirvamos a la ciudadanía, que insisto es la que está ausente en este proyecto.

De modo que en mi caso personal tengo muchísimas dudas, y por suerte ya nadie puede descalificar la duda como la jactancia de un intelectual. Yo no sé por qué durante cinco años el secretario de Transporte dejó hacer y no controló al grupo Marsans para que prestara el servicio de manera adecuada.

Me gustaría que lo dijeran pero no a mí sino a la ciudadanía, que por suerte observa a un Congreso que tiene que recuperar su fuerza, no porque se debilita el Poder Ejecutivo. Tiene que recuperar su fuerza para volver a cumplir su rol, que no es otro que advertir sobre estas cuestiones.

No sabemos cuál es el monto del pasivo de las dos empresas, tampoco cuál es el patrimonio de ambas, aunque sospechamos que es igual a cero. No sabemos por qué Ricardo Jaime aprobó los balances financieros de Aerolíneas Argentinas cuando habían sido impugnados por la Justicia.

No sabemos en qué términos se negocia un acuerdo que no nos aparece ni concluido ni cerrado. Desgraciadamente sí tengo como certeza que este Estado fracasó en el control desde los inicios de las privatizaciones.

Asimismo, sabemos que la instancia de quejas de los usuarios y consumidores no sólo brilla por su ausencia sino que ellos siguen estando desprotegidos en lo que es la ley de defensa del consumidor.

Sabemos que cada vez tenemos menos vuelos. También sabemos algo que es importante, con lo que quisiera terminar: el artículo 42 de la Constitución Nacional garantiza a los consumidores y usuarios de bienes y servicios el derecho en relación con el consumo, la protección de su salud, la seguridad e intereses económicos. Pero también tenemos que garantizar una información adecuada y veraz a la libertad de elección y a las condiciones de trato equitativo y digno.

Pero me temo que con este proyecto no estamos consagrando ese principio fundamental. Por eso, no voy a acompañarlo. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

Sr. De Marchi. – Señor presidente: mucho se ha dicho en las exposiciones anteriores sobre cuáles son las alternativas para que el sistema aerocomercial argentino no caiga y para que los más de nueve mil empleados continúen con su fuente de trabajo, pero a su vez también para que los argentinos no asuman una deuda varias veces millonaria.

En ese sentido, en vez de detenerme en esta cuestión me gustaría hacerlo para tratar de entender por qué pasa lo que nos pasa, por qué hemos llegado a esto.

En esta cuestión podríamos hablar de Iberia o de dieciocho años hacia atrás. Yo preferiría arrancar en 2001, que sí podemos ubicar como fecha de corte. Ahí debe decirse claramente que la empresa era un caos, con la llegada de Marsans en ese momento y los 750 millones de la SEPI bajo el brazo, que significaron el respiro para muchos.

En ese escenario arranca Marsans en 2001 y, al contrario de lo que la mayoría ha dicho –para ser coherente con mis convicciones y porque no compro el discurso tramposo de Jaime–, quiero señalar que los primeros años de gestión de Marsans, a juzgar por los números que el propio Estado nos dio, fueron positivos. Y no lo digo yo.

En el año 2002, Aerolíneas Argentinas prácticamente logró equilibrar sus cuentas. En 2003, ya sin subsidios ni aportes de ningún tipo, la em-

presa gana 137 millones. En 2004 gana 128 millones. Insisto en que a los argentinos no nos costaba un peso.

De todas maneras, creo que aquí empieza el problema, aunque en realidad son dos problemas concretos. El primero, y dicho con todo respeto, los gallegos estaban ganando plata.

El segundo problema era un tal Antonio Mata, gerente general de Aerolíneas Argentinas en ese momento. Este hombre cometió un gravísimo error, que fue allá por 2003: haber demostrado simpatía por Menem.

Todos sabemos que el pecado mayor para este gobierno es que alguien haya mostrado alguna simpatía por aquellos años. Aclaro que yo no voté a Menem y no sé cuántos de los que están aquí pueden decir lo mismo que quien habla, pero se fanatizan tanto con esto de los 90 que hasta por ahí critican a quienes gobernaron en Santa Cruz en esos años, y rápidamente rebobinan cuando se dan cuenta.

En verdad, Mata no fue tan vivo como los operadores de Southern Winds, por ejemplo, que prestó sus aviones a Kirchner en 2003 para su campaña y luego, por supuesto, fue la mimada del gobierno. Incluso si quieren podemos hablar largo rato de LAFSA, compañía que mantiene al día de hoy presupuestos millonarios, enorme planta de empleados, rutas adjudicadas, pero –¡oh, sorpresa!– no voló ni vuela.

Frente a ese escenario de 2004 Aerolíneas había vuelto a ser negocio, y era conducida por alguien que había simpatizado con Menem. Y creo que en ese año –intentando encontrar una justificación a todo lo que ha pasado– se pone en funcionamiento lo que yo denomino “Operación Jaime”, que tenía un claro objetivo al día de hoy: los cinco mil millones de Aerolíneas Argentinas y de Austral. Esta operación no se podía ejecutar en soledad, sino que necesitaba socios, y éstos no tardaron en llegar y fueron –no todos, sino algunos– representantes de algunos gremios. A partir de ese momento se comienza a producir una serie de acciones extorsivas que me he imaginado se desarrollaron en tres frentes.

El primer frente tenía por objeto –obviamente– asfixiar a la compañía, negando aumentos de tarifas frente a una inflación que ya era real y que estaba entre nosotros, además del creciente aumento de los combustibles. Les voy a dar un dato: en 2004 el impacto de los combus-

tibles en los gastos operativos de la línea fue del 29 por ciento; en 2005 trepó al 37 por ciento con tarifas congeladas.

En cuanto al segundo frente, debo hablar de una sistemática acción obstaculizadora ejecutada por algunos gremios que transformaron la operación de la empresa en inviable. Recién dije que no incluía a todos. No sé si hago un favor o no, pero debo decir que hubo gremios que actuaron con responsabilidad: el caso de Frecia, de la Asociación Argentina de Aeronavegantes, y el de Llano en la APA.

Por supuesto que también quiero distinguir a los representantes de los trabajadores, porque en reiteradas oportunidades se ha dicho aquí que el principal activo de la empresa son los trabajadores, cuestión que comparto. Pero también debemos manifestar que el hecho de defender a los trabajadores significa defender la sustentabilidad de la fuente de trabajo. Cuando por todos los medios se trata de destruir la fuente de empleo, lo que en definitiva se logra es perjudicar a quien se dice que se defiende. Esto es lo que han hecho muchos representantes gremiales: fueron transformando la compañía en un coto de caza o en un campo de batalla donde el objetivo final consistía en echar a los gallegos. Esa era la consigna, costara lo que costase.

¿Saben una cosa? Tiraron demasiado de la cuerda. Se llevaron puesta la compañía. Pero no importa, porque está el pueblo argentino, y ahí es donde se nos hincha el pecho. ¿Por qué? Porque aun aquéllos que no tienen trabajo pagan impuestos; los jubilados no tienen para los remedios pero pagan impuestos; aun aquellos niños que no pueden educarse dignamente tienen padres que pagan impuestos; aun aquellos que se mueren en los hospitales públicos por falta de insumos pagaron impuestos. ¡Todos ellos pagan para salvar la aerolínea de bandera!

¿Saben una cosa? En realidad, ingenuamente todos contribuimos a preservar las irresponsabilidades y corruptelas de algunos funcionarios y gremialistas que juegan insensatamente con los dineros de todos para mejorar su situación personal.

Lo que voy a decir no se me ocurre ni lo imagino; se trata de algunos datos: de enero a junio de 2006, 460 pilotos, con 47.884 horas de vuelo; de enero a junio de 2008, 678 pilotos –¡50 por ciento más!–, con 49 mil horas de vuelo. O sea, la misma cantidad de horas de vuelo.

¿Cómo se produce ese incremento? Muy sencillo: por presión gremial. Por ejemplo, la compañía da de baja a cuarenta y un comandantes y desprograma a veinte más. ¿Por qué? Porque eran “carneros”, porque no respondieron al plan de Jaime durante los conflictos de 2005 y 2006. Con esto la compañía perdió una experiencia de 720 mil horas de vuelo, y tuvo que incorporar nada más ni nada menos que a 284 pilotos nuevos para volar la misma cantidad de horas. Pero hay algo más: de los cuarenta y un comandantes que se fueron, once fueron a LAN porque tenían que trabajar. Con fecha 7 de junio el presidente de LAN Argentina, señor Damián Scokin, recibe una nota fuertemente intimidatoria del representante de APLA para que eche a esos comandantes. Frente a esto, a LAN no le queda otra alternativa que enviar a ocho de esos once comandantes a Perú y retirar a los otros tres voluntariamente, cumpliéndose aquello de que “esos carneros en la Argentina no van a trabajar”.

¿Cómo se explica esto? Es sencillo: había que echar a los que no eran funcionales a ese plan de obstaculización y había que tomar nuevos pilotos que fueran dóciles, y mientras más fueran mejor, porque eso indudablemente mejoraba el poder interno dentro del gremio.

A propósito de Jaime, él también fue el gran protector de estas acciones. Nadie puede dudar de la protección de Jaime frente a estos arbitrios y discriminaciones. Jaime estaba absoluta y directamente involucrado en la conducción de Aerolíneas Argentinas desde las sombras. Aerolíneas no es algo nuevo para Jaime, señor presidente, porque era y es el verdadero gerente de su desguace; es el verdadero ejecutor virtual de la quiebra de Aerolíneas Argentinas.

Y el tercer frente –algo dijimos– antes sobre este tema es la extorsión permanente hacia Marsans para que desplazara a Antonio Mata y así poder, a través de Gonzalo Pascual y Gerardo Díaz –los otros socios de Marsans–, controlar indirectamente la compañía.

El desplazamiento de Mata se produce con todo éxito en mayo de 2006. Mata vende su parte, se va, y a partir de ese momento la verdadera conducción la asume Jaime desde las sombras, por supuesto con el acuerdo de Gonzalo Pascual y de Gerardo Díaz. A cambio, Jaime les había prometido una enorme cantidad de

zanahorias que por supuesto no cumplió porque ahora arrancaba la segunda etapa de este plan quizás perverso, que era desplazar al grupo.

Transformaron a Aerolíneas en un campo de batalla, y el primer paso ya estaba cumplido. Sin ir más lejos, recordemos que inclusive en abril o mayo de este año le quisieron ofrecer la compañía a algunos amigos, cuando supuestamente la Secretaría de Transporte no tenía nada que hacer. Hubo reuniones con algunas empresas –no voy a dar nombres para no ser antipático, pero todos las conocemos y las hemos leído–, pero por supuesto ninguna se quiso hacer cargo de ese problema.

Ahora bien, seamos bien pensados e imaginemos que Jaime y De Vido nada tuvieron que ver con este proceso. Pero la pregunta es: ¿alguien me puede explicar entonces por qué el Estado argentino en forma directa o indirecta ya le ha otorgado entre marzo y junio de 2008 al grupo Aerolíneas, a través de Nación Fideicomisos, un préstamo de 238 millones de pesos para que opere, para el déficit operativo?

Pero eso no es todo. En julio la empresa recibió 200 millones 800 mil pesos más, y a esto hay que sumarle los 295 millones que este gobierno –que es redistribucionista y se ocupa de los pobres– les sacó a quienes esperan una casa para dárselos a una empresa privada española.

En síntesis, señor presidente, desde marzo hasta el día de hoy, de acuerdo a cifras oficiales –no estoy inventando nada–, y esperemos que antes no hayan pasado por el INDEC, estamos hablando de una minucia de casi 750 millones de pesos; reitero, sólo en estos últimos cinco meses. Si a eso agregamos que hay 650 millones de pesos más del pasivo de los 890 millones en los últimos dos años, durante la gestión Jaime, y producto de la operación Jaime, llegamos a la conclusión de que el Estado argentino –o sea, todos– ha transferido a un grupo español privado nada más ni nada menos que 1.300 millones de pesos.

La pregunta es: ¿alguien pone plata donde no tiene intereses o negocios ocultos? Creo que no.

Lo que ha ocurrido se explica fácilmente: el gobierno es cómplice y principal ejecutor de la quiebra de esta empresa.

Por eso trata bien a Marsans y por eso ha suscripto el acta acuerdo, que todos rechazan. Se rasgan las vestiduras por ella, pero se firmó

hace horas por un secretario, siendo avalada por el ministro principal del gobierno. Todo esto parece mentira.

Jaime debe renunciar ya. Es quien manejó todo el sistema aerocomercial argentino en los últimos cinco años y medio, contemporáneamente con toda la actuación de Marsans. Ahora él pretende venir a decirnos, mediante el proyecto enviado, qué es lo que hay que hacer con la aeronavegación comercial argentina.

Reitero que Jaime es el responsable de todo esto y no me merece confianza. Debe renunciar ya y asumir las responsabilidades civiles y penales que su negligente actuación nos ha ocasionado a todos los argentinos. (*Aplausos*).

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Ruiz. – Señor presidente: en primer lugar, estoy verdaderamente asombrado por la situación que planteó el diputado preopinante. Tenemos un problema con nuestra aerolínea de bandera, así definida por la ley 19.030.

No estamos frente a un resultado imprevisible o insospechado, sino que es consecuencia de un inequívoco camino de errores y desaciertos del pasado, que han producido la necesidad de encontrar una solución clara y definitiva.

No me voy a remontar a todo el pasado, a la privatización de Iberia, al *per saltum* o a lo que ha sucedido con los aviones que teníamos en disponibilidad, sino que me referiré directamente al año 2001.

Durante el gobierno del ex presidente De la Rúa se produce el concurso de la empresa Aerolíneas Argentinas. Previamente a esto, yo ocupaba accidentalmente un cargo en la embajada argentina en España, donde concurrí a la SEPI, que presidía el señor Ferreras –el delegado en la Argentina era el señor Cabrera–, la diputada Patricia Bullrich, el ministro de Economía Domingo Cavallo y un gremialista, que creo era Cirielli.

Allí dijeron claramente y en forma terminante que al gobierno no le interesaba Aerolíneas Argentinas. En consecuencia, era una cuestión que tenía que resolverse exclusivamente entre empresas privadas, con lo cual prácticamente la condenaban a la quiebra.

Ante esa alternativa, como secuela del procedimiento, aparece la empresa Marsans, que presenta un plan director de salvataje, que preveía una reducción del 20 por ciento del perso-

nal, lo que en principio se acepta. Así terminan comprando la empresa por un dólar y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, SEPI, le entrega la suma de 750 millones de dólares para solventar el concurso, que ya estaba en marcha, con lo que compran parte de la deuda al precio vigente, que era 15 pesos, y sólo pagan el 40 por ciento del valor de los créditos. Esta es la primera estafa que comete la empresa Marsans.

Todos estos malos manejos societarios, financieros, patrimoniales y de falta de control también corresponden a quienes ahora se rasgan las vestiduras, exigiendo un contralor que ellos mismos no fueron capaces de ejercer en su momento, cuando procuraban un rédito político totalmente alejado de los verdaderos intereses de la compañía. Aquellos que no la cuidaron en su momento, la intentan velar ahora.

Adentrándome ya en el tema concreto, Aerolíneas suscribe un acuerdo. Me refiero a los balances de los años 2003 a 2005. Habíamos perdido la acción de oro, que era importantísima, y mediante un acuerdo de nuestro presidente Kirchner con Rodríguez Zapatero se logra recuperar esa acción en 2006, con lo cual se incrementa el paquete accionario al 5 por ciento, quedando la opción de aumentarlo al 20 por ciento.

Los desmanejos producidos durante los primeros años de la privatización, mediante la intervención de la SEPI y Marsans en Aerolíneas Argentinas, fueron nefastos para su patrimonio. Se trata de hechos que involucran a quienes hoy pretenden resguardarla y ubicarla nuevamente en los primeros planos de la aeronavegación mundial.

Quienes sin fundamento cuestionaron la aprobación de los balances, no tuvieron en cuenta que esa no fue una concesión arbitraria sino una herramienta indispensable para recuperar la opción de incrementar la participación estatal en la empresa.

Con respecto a la situación financiera de Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur, se encuentra acreditada como deuda postconcurso la suma de aproximadamente 890 millones de dólares. Esta no es una suma definitiva, ya que está sujeta a una serie de requisitos y a los ilícitos que ha cometido Marsans desde el momento que se hizo cargo de la administración.

La delicada situación que atraviesa nuestra compañía de bandera requiere el esfuerzo de todos y cada uno de los que integramos el Poder Legislativo de la Nación, sin que ello implique cargar las tintas sobre viejas disputas que no suman al consenso y que sólo buscan la obtención de réditos personales, confundiendo el rumbo que debemos seguir para bien de todos los argentinos.

Debemos velar por una solución definitiva a la situación por la que atraviesan más de 9 mil trabajadores y sus familias, que sólo tienen la meta de trabajar con dignidad y seguridad en una empresa que para la mayoría de ellos ya forma parte de sus vidas. Por diversas circunstancias la quiebra o la creación de una nueva empresa no pueden ser consideradas como un sustituto.

Aquí están en juego no solamente los 9 mil empleados sino también el millón de empleos indirectos que se generan a través del turismo y de las empresas vinculadas.

Con el dictamen de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en tratamiento han quedado salvadas las discusiones y polémicas sobre el valor a pagar por las acciones societarias de Aerolíneas Argentinas y Austral - Cielos del Sur, toda vez que un reconocido y jerarquizado resorte del Estado –como lo es el Tribunal de Tasaciones de la Nación– será el encargado de efectuar la tasación. Además, va a existir una especie de doble control, toda vez que el valor al que se arrije deberá ser sometido con posterioridad a la consideración del Honorable Congreso de la Nación.

Con esto quiero dejar en claro que no pretendo la defensa de un signo o de una bandera política. Por el contrario, reconozco que he sentido una profunda tristeza cuando corriendo el año 2001 todos los empleados de Aerolíneas Argentinas estaban en la calle, acompañados por el pueblo. Entre ellos se encontraba mi hijo y los tripulantes y comandantes aquí presentes, quienes se manifestaban junto a los trabajadores para evitar el cierre de la empresa. (*Aplausos en las galerías.*)

Es mentira que el pueblo no esté con Aerolíneas Argentinas. Estoy seguro de que el pueblo seguirá acompañando a esta empresa para evitar su cierre, situación que me gustaría que jamás se vuelva a repetir. La única bandera que quiero defender es la de Aerolíneas Argentinas,

para que el cóndor de sus alas siga volando por todos los aeropuertos del mundo, de donde fuimos desplazados por Air Comet y Air Plus.

Por último, solicito la autorización de la Honorable Cámara para insertar en el Diario de Sesiones un informe sobre las irregularidades cometidas por esas empresas a través de Marsans. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

Sra. Lemos. – Señor presidente: una diputada que me precedió en el uso de la palabra se refirió a deuda impropia y corrupción, precio incierto e ineficiencia. Me pareció que tenía con ella un punto de contacto porque yo iba a empezar mi discurso hablando del desorden.

Creo que hemos arribado a esta situación en la que el Poder Ejecutivo nacional ha decidido comprar el paquete accionario de Aerolíneas Argentinas en razón de su deficiente situación y dado el desorden de quien la gestionaba, luego de un proceso de privatización. Todo esto determinó la situación actual de la empresa.

Por esta razón el Poder Ejecutivo ha decidido el rescate de Aerolíneas Argentinas, y para ello –a través de un acta acuerdo– dispuso la compraventa del paquete accionario.

Hasta aquí a lo mejor podríamos estar de acuerdo con que es necesario preservar la continuidad del servicio de aeronavegación, tanto de cabotaje como internacional, teniendo en cuenta la ubicación de la Argentina y la necesaria conexión que debe tener con el mundo. Algunos dicen que como no quedamos de paso, si no generamos nosotros esas conexiones, quizás tengamos problemas de comunicación con el mundo.

Por eso, digo que hasta allí uno podría estar de acuerdo. Lo que no compartimos –tal como lo hemos venido sosteniendo durante las tres últimas semanas– en que el tema ha sido discutido y hemos tenido posibilidad de escuchar a funcionarios del gobierno y a representantes de la empresa y de los distintos gremios de estas empresas de aeronavegación es el camino que ha seguido el Poder Ejecutivo nacional. Por eso hemos criticado con bastante fundamento el acta acuerdo que se firmó el 17 de julio.

Esta semana hemos arribado al debate propiamente dicho de las comisiones que han intervenido, y nos encontramos con una nueva propuesta del bloque oficialista que modifica el

proyecto del Poder Ejecutivo. Allí advertimos, tal como lo dijimos en la comisión, que esa acta acuerdo que tanto criticamos ya no está. No se hace referencia a ella en ninguno de los artículos del nuevo proyecto. Sin embargo, la verdad es que existe, con lo cual, en mi opinión, la negación de esa existencia genera más desorden al que ya había.

Nosotros sostenemos que el desorden se evidencia porque el acta acuerdo está produciendo efectos. Tanto es así que, en virtud de ese instrumento, hoy hay un funcionario designado, un consejo de transición y movimientos importantes de fondos. Y para sumar un poco más de desorden, hay normas que se aprobaron hace dos años en este Congreso –me refiero, por ejemplo, a la ley de superpoderes que no han sido aplicadas–. Asimismo, en la Secretaría de Transporte hay simples resoluciones que habilitaron el movimiento de importantes fondos, que cuando fueron observados provocaron las decisiones administrativas de la Jefatura de Gabinete. Por esas normas, al 6 de julio se habían pagado 202 millones de pesos y al día de hoy, cerca de 300 millones de pesos. En virtud de esas decisiones administrativas dictadas en forma extemporánea y en mérito a una legislación de superpoderes que consideramos ilegítima y que avasalla a este Congreso motivo por el cual por otra vía proponemos su derogación se ha habilitado la entrega de mayor cantidad de fondos: alrededor de 600 millones de pesos hasta el 30 de septiembre.

En este dictamen de la mayoría se esconde el acta acuerdo y se propician modificaciones presupuestarias pero, para contribuir aun más al desorden no se mencionan los montos de esas modificaciones. La teoría enseña que el presupuesto tiene una descripción en lo cuantitativo y en lo cualitativo, es decir que es una autorización que expresa en qué voy a gastar y cuánto. Pero estas normas que se están incorporando no lo señalan.

Por esta razón, entendemos que es inconveniente el proyecto en consideración. Se debe explicitar qué se va a hacer con esa acta acuerdo. Nuestro dictamen de minoría propone su rechazo, pero la realidad es que ha generado una enorme cantidad de efectos. Repito que esos efectos han habilitado la disposición de una enorme cantidad de fondos.

A este despendio de fondos, quizás necesario pero desordenado en su autorización, se pue-

den agregar otros fondos que están relacionados con las valuaciones.

Esa acta acuerdo establecía tres tipos de valuaciones: la del Estado a través del Tribunal de Tasaciones, la de la empresa por intermedio de una consultora que ellos designarían y que ya han elegido, que es el Swiss National Bank, y una tercera que dirimiría el conflicto y que seguramente existirá. Da la impresión de que esas valuaciones no existieran en el nuevo proyecto. Hay un artículo que se refiere sólo a la valuación del Tribunal de Tasaciones; no hace referencia al conflicto ni a quién lo dirimirá. Pero repito: el acta vive –está guardada por allí– y tiene efectos y consecuencias presupuestarias gravosas para la comunidad.

Contribuyendo al desorden, cuando se dictaron estas decisiones administrativas no se buscaron fondos excedentes sino que se tomaron fondos destinados al desarrollo y mejoramiento de la infraestructura habitacional básica y a programas de urbanización de villas y asentamientos.

Comentábamos en el bloque que se da una paradoja: la Villa 31, que tiene grandes problemas de financiamiento para conseguir un techo digno y que sufre enormemente el ruido de los aviones que le pasan por el encima, está contribuyendo a financiar estas modificaciones presupuestarias.

Por esa razón nosotros proponemos en nuestro dictamen de minoría un límite en las modificaciones presupuestarias y que se tomen fondos de los recursos excedentes del presupuesto, nunca de los ítems afectados a lo social.

En relación con las valuaciones yo decía que es probable que tengamos que hacernos cargo de un enorme pasivo. Estoy convencida de que es así, dado que se ha decidido la compra del paquete accionario, tema que ya se ha explicado acá sobremanera. En consecuencia, nuestro presupuesto será gravado otra vez en este sentido.

Según el informe que nos dio el secretario Jaime, el pasivo de Aerolíneas y Austral ya no es de cerca de mil millones de dólares sino de 1.012 millones de dólares, según la cuenta que saco yo. Para quienes somos de Mendoza eso significa tres Portezuelo del Viento y mucho más que el aprovechamiento de Los Blancos, para los cuales hoy se está buscando financiamiento.

En conclusión –teniendo en cuenta que finaliza mi tiempo–, pensamos que no es posible apo-

yar este proyecto, que debería tener nuevas modificaciones, aparte de las que ya sufrió y que seguramente lo mejoraron.

Quiero llevar tranquilidad a los trabajadores de Aerolíneas y de Austral diciéndoles que sabemos que detrás de ellos hay personas, familias, y que ninguno de nosotros está dispuesto a aprobar nada que los perjudique. Así como los protegemos a ellos, queremos proteger a otros sectores de la comunidad, que con estas modificaciones presupuestarias y atendiendo a los enormes gastos que seguramente va a producir este proyecto serán perjudicados. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Quiroz. – Señor presidente: trataré de ser lo más breve posible, sin sumar los cuatro minutos que me quedaron pendientes por no haber intervenido anteriormente.

Tanto el contexto como la situación histórica de la empresa y el lugar que ocupa cada uno de los actores que hoy están beneficiados o afectados por este punto terrible al que han llegado las empresas, me parece que han sido muy bien descriptos, incluso valorados. Con algunas opiniones estamos de acuerdo y con otras, no, pero de cualquier manera creo que son absolutamente respetables.

Sólo me queda por decir –y en esto voy a invertir mi tiempo– desde dónde presentamos nuestra propuesta de minoría, desde qué lugar en la historia, desde qué espacio y en defensa de qué intereses intentamos un camino de coherencia que también tratamos de expresar en esta propuesta.

Sin ninguna duda, expreso en qué lugar nos paramos, y esto no tiene que ver con que hoy estemos en la vereda de enfrente, desvalorizados por algunos. Esto significa que hay una prioridad definida por dos o tres condiciones, una de las cuales es que estamos en el lugar que defendimos siempre: el de los intereses del país y la defensa de sus recursos tanto materiales como humanos.

Estamos en el lugar de la defensa de los trabajadores, y la historia es testigo de ello, como muchos de los compañeros de los gremios que por suerte hoy están acompañando el desarrollo de esta sesión.

Nos hemos jugado por la causa de Aerolíneas Argentinas porque la asumimos como nuestra. Desde mi sindicato docente, en un esfuerzo

y compromiso muy grande, estuvimos tres años instalados en una carpa frente al Congreso de la Nación y recibimos el apoyo y el acompañamiento de los trabajadores de Aerolíneas Argentinas y Austral.

Al ser conscientes de haber concitado tanto apoyo y acompañamiento de vastos sectores de la sociedad, alguna vez dijimos en esa carpa: "Hoy somos todos docentes". En esa ocasión también contamos con el acompañamiento de los gremios representativos de los trabajadores de Aerolíneas Argentinas y Austral. Por eso, nos jugamos la vida en la causa de Aerolíneas, y cuando en el marco de su propio plan de lucha requirieron el apoyo y el acompañamiento, en épocas muy feas, terribles, donde la represión era casi la respuesta de manual a los hechos que protagonizaban los trabajadores, estuvimos en la autopista y formamos un cordón frente a las fuerzas de seguridad para defender y preservar la vida y los derechos de los trabajadores. Desde allí hablamos, porque siempre hemos militado en defensa de los recursos y los intereses de nuestro país.

De modo que por concepción, convicción y responsabilidad seguimos peleando por el sueño de un país libre con ciudadanos cuya prioridad sea la libertad de pensar, decidir y defendernos mutuamente frente a cualquier tipo de agresión, agresión que hoy se expresa en términos espurios, de corrupción.

Desde esa concepción y convicción saludamos esta nueva y sana modalidad de trabajo en el Parlamento, lo que también fue mencionado por los diputados que me precedieron en el uso de la palabra. Precisamente por eso pensamos que hubiesen sido convenientes unos días más, una semana más. De haber seguido discutiendo y compartiendo ideas y propuestas como las que todos tuvimos, probablemente hubiésemos llegado a un mejor acuerdo.

Pero, evidentemente, los tiempos se acortan cuando la decisión política no es del todo explicable. Con una decisión política de fondo de resolver la conflictividad de años de estas empresas, los conflictos ojalá me equivoque que pueden surgir los resolveríamos de otra manera. Creo que no hubo decisión de fondo.

Esa decisión de fondo se vincula con no hablar livianamente sobre si hubo o no como escuché con mucho asombro hace un rato "deuda espuria". Hubo y hay deuda espuria; hubo y hay

manejos delictivos; hubo y hay connivencia de algunos funcionarios cuya descripción con datos y números muy bien ha sido hecha en las últimas intervenciones.

No es lo mismo. Si hubiera habido decisión política entonces habríamos podido despejar nuestras dudas sobre la deuda y plantear expresamente el rechazo al acta acuerdo.

El avance cualitativo consiste en la decisión política de fondo de recuperar el control de la empresa, pero con el acta acuerdo esa decisión se ve absolutamente rebajada. Hubiésemos podido consensuar un plan integral, una política aerocomercial que hace muchísimo tiempo venimos pidiendo los argentinos y que también vienen pidiendo los trabajadores. Hubiéramos podido, con tiempo suficiente, posibilitar que el Poder Ejecutivo creara una empresa limpia de deuda con sus trabajadores, en las mismas condiciones en las que están trabajando hasta ahora, y hubiéramos colaborado en un proceso de investigación que esclarezca los manejos empresariales y la connivencia de algunos funcionarios. Esto hubiera sido posible.

Por eso, por aquella convicción, por aquella responsabilidad, y por ésta de hoy que seguimos reivindicando, vamos a seguir generando propuestas y aportando ideas y vamos a seguir acompañando la recuperación de la empresa y a los trabajadores, pero no nos vamos a hacer cómplices de un nuevo desfalco a todos los argentinos. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Galvalisi. – Señor presidente: a veces se hace difícil hacer un debate en estas circunstancias, porque si bien los objetivos son comunes los caminos que queremos seguir son totalmente distintos.

En algún momento el ex diputado Natale, cuando en la Cámara se opuso a la privatización de Aerolíneas, dijo: "como nunca se supo por qué ni para qué se privatizaba Aerolíneas las cosas se estaban haciendo a los ponchazos y terminarían muy mal." Y hoy realmente estamos haciendo las cosas a los ponchazos y van a terminar muy mal, pero esta vez por la reestatización, la recompra o el salvataje mal encaminado por parte del Poder Ejecutivo.

A veces me cuesta mucho entender a algunos diputados del oficialismo, como el señor diputado Basteiro, cuando dicen "no compramos

la deuda”. Entonces, no sé si se piensa que uno es estúpido, o que no sabe nada, o la realidad es que los demás no entienden cómo se maneja una empresa.

Cuando uno compra acciones está comprando el paquete accionario y compra activos y pasivos. Por lo tanto, también estamos comprando la deuda de 900 millones a un grupo privado como Marsans.

Lamentablemente, los tiempos son cortos y a veces nos cuesta mucho analizar todo el material. Al Tribunal de Tasaciones se le dieron noventa días para evaluar una empresa financiera y económicamente, con todo lo que eso conlleva. Además, el Tribunal de Tasaciones hace valuaciones físicas y le cuesta mucho hacer evaluaciones financieras.

Lo gracioso es que nosotros recibimos los balances hace dos días para analizarlos. Pude analizar solamente el último, el de 2006. Emitir el dictamen sobre este estado contable le llevó al auditor seis meses. Entonces, explíqueme cómo va a hacer el Tribunal de Tasaciones para, en 60 días –ya tiene un mes adentro–, poder hacer un análisis total de la empresa, y nosotros poder tomar una decisión correcta.

Otra de las cosas que no dice el texto está vinculada al artículo 3°, que dice: “El precio que se establezca deberá someterse a la aprobación del Honorable Congreso de la Nación”. Me pregunto si esto se va a hacer por ley o por una resolución de la bicameral. Sería bueno que fuera por ley, porque por más que pongan un peso y esto se acepte, también se está aceptando la deuda concursada y la deuda por venir de la empresa.

Hablaba del ex diputado Natale y me acordaba cuando en aquella época veía los balances. ¡Oh casualidad! ¡En ese momento la deuda también ascendía a 770 millones de dólares y llegó a mil millones en el momento de las privatizaciones!

Voy a demostrar algo que realmente no condice con la realidad, es decir, no condice la cifra con el contexto. Según el último balance los pasajeros disminuyeron en un 15,72 por ciento y la oferta de los asientos disminuyó en un 15,30 por ciento. Pero los ingresos de la empresa aumentaron en un 7,70 por ciento. Es decir, el nivel de actividad baja pero los ingresos de la empresa suben.

Hay algo que no cierra numérica, contable ni económicamente. Peor aún cuando en el direc-

torio se dice que hay menor actividad de la flota por la baja de los repuestos, pero que al mismo tiempo hay un incremento en la venta de pasajes en créditos por servicios. Es decir, vendieron más pero son menos los pasajeros que viajan.

Incrementa la liquidez, aumenta el flujo de fondos porque recalcula por el aumento de la actividad comercial, pero prevén una baja en el mismo sentido según el informe de la memoria. ¿Cómo puede explicarse?

Por último, si uno analiza el flujo de fondos, es decir, el estado de origen y aplicación de fondos, verá que entre el 2005 y el 2006 bajó un 21 por ciento el *cash flow*.

Entonces, ¿qué van a estar comprando los argentinos? Yo les voy a decir más o menos lo que estarán comprando. Si tomamos la rentabilidad del patrimonio neto, estarán comprando una pérdida asegurada del balance consolidado, en realidad de una parte, porque sin duda Austral o Cielos del Sur tienen rentabilidad positiva.

Estarán comprando una rentabilidad negativa del 23 por ciento, una rentabilidad de inversión, es decir, la plata que va a invertir para producir ganancia, de menos 6,24 por ciento, lo que se denomina técnicamente el efecto palanca. Para entender la cuestión, cuánto me cuesta el financiamiento del capital de terceros: si yo me endeudo, respecto cuánto produce mi propio capital. A diciembre de 2006, por cada peso que tiene la empresa debe pagar \$ 3,61 por endeudarse.

Hay un nivel de endeudamiento de \$ 4,50, es decir, por cada peso que tiene la empresa está endeudada en 4,50 pesos. Además hay una liquidez que todos conocen, es el flujo de fondos, la disponibilidad común, en que por cada peso que tiene debe dos. Eso es lo que desde el gobierno quieren hacer cargar a todos los argentinos y encima piensan mejorar la empresa.

Nosotros tenemos aquí, como decía el señor diputado De Marchi, otros factores. No es solamente el rescate; no sabemos cuál va a ser el plan de inversión. Nosotros no sabemos cuál es realmente la rentabilidad y cuáles son las proyecciones. Los argentinos no sabemos cuál es el valor utilitario que va a tener por unidad.

Para ir finalizando, señor presidente, nosotros no nos vamos a hacer cargo de seguir facultando al Ejecutivo para que maneje discrecionalmente, a través de un Jaime o de un

De Vido, fondos de la salud, de los jubilados, de la educación, o de la seguridad para trasvasarlos como han hecho hasta ahora al déficit de una deuda privada de la que tampoco nos vamos a hacer cargo.

Tampoco vamos a avalar el manejo ineficiente del secretario de Transporte perjudicando finanzas a futuro, porque tenemos un *cash flow* y con él tendrá que seguir viviendo el Estado nacional.

Por eso, estamos rechazando el acta acuerdo, lo que debería figurar en esta norma que se va a sancionar, porque la responsabilidad va a ser de aquellos que la firmaron.

Por último, me quedan tres preguntas. Me pregunto quién va a llevar adelante la nueva negociación por parte del Estado. ¿Seguirán Jaime y De Vido? ¿A quién le va a caer la responsabilidad de Jaime y De Vido, que firmaron en representación del Estado nacional el acta acuerdo del 17 de julio con las consecuencias que puede traer el distracto de ese acuerdo en la justicia internacional?

Por último, me pregunto también, cuando Aerolíneas Argentinas sea una empresa estatal y se viaje a Nueva York, París, España, y llegue un señor y diga: tienen embargadas las cuentas, la aeronave y las pocas finanzas que tienen, ¿quién se va a hacer responsable? ¿El señor Jaime, el señor De Vido o es que no vamos a hacer viajes al exterior?

Todas esas preguntas las seguimos haciendo, y cuando pedimos más tiempo y que el acta acuerdo sea rechazada en este proyecto es para que la responsabilidad caiga realmente sobre aquellos que manejaron espuriamente las finanzas de nuestro país y no sobre las espaldas de todos los argentinos.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Zancada. – Señor presidente: si hacemos un poco de memoria, si bien a los jóvenes no les gusta que les digamos que lo anterior fue mejor, me gustaría decir, ¿qué empresa que teníamos en los 50 y en los 60! ¿Qué aerolínea, qué concepto internacional, qué bandera teníamos en la empresa Aerolíneas Argentinas, qué orgullo! Podría en este caso aplicar aquella frase “quién te ha visto y quién te ve, Aerolíneas”. En esa época aparece el proyecto Pulqui en la industria aeronáutica y el Pampa. Embraer, de nuestro hermano mayor latinoamericano,

no existía. Qué bueno sería que también en este recinto tratáramos la estatización de algunas otras empresas para repartir mejor las ganancias, como lo ha expresado el Poder Ejecutivo nacional.

Creo que el mecanismo previsto en esa acta acuerdo hace posible que una empresa fantasma, con un activo totalmente vaciado y un pasivo muy elevado, termine con un valor positivo.

Es importante analizar esta situación que tiene que ver con el rescate de Aerolíneas luego de regalarla, ya que en estas ocasiones siempre salen algunos amigos beneficiados.

Hablamos de la importancia que tiene un turismo de 4.000 millones de dólares, y de que no tenemos una empresa de bandera en condiciones. Sin embargo, gracias a Dios, tenemos un personal de primera jerarquía y de buen nivel.

La línea aerocomercial de bandera que no cumplió con los principios por los cuales fue creada debería ser analizada en profundidad. En nuestro país existen grandes distancias, por lo que resulta importante que haya una línea de bandera que cubra no solamente los lugares turísticos. Entiendo que deben cubrir también, con algunos subsidios, lugares a los que se ha dejado de volar. Por ejemplo, en el caso específico de mi pueblo –Reconquista–, tenemos un aeropuerto de primer nivel, pero hace diez años que no baja un solo avión.

Alguna vez los argentinos debemos enterarnos de qué es lo que se está tratando y darnos cuenta de que existen subsidios y créditos blandos para las empresas, pero no para que los aviones vayan a lugares del interior con los que nosotros necesitamos conectarnos.

Desde el bloque Socialista entendemos que se debe conformar una comisión investigadora. Existen responsabilidades compartidas. Entre los responsables los hay de distintos ámbitos: estatales, privados y de los gremios. Esto sería importante tenerlo en cuenta.

Si el secretario Jaime hubiera asistido periódicamente al Congreso –lo hemos pedido en varias oportunidades– en distintas comisiones quizás hoy no estaríamos en esta situación.

Por ejemplo, me voy a referir a los subsidios al transporte. Mi provincia de Santa Fe sufre lo que sufre porque en Buenos Aires por cada micro pagamos casi 13.000 pesos los argentinos para que el pasaje sea de 90 centavos. En cambio, en Santa Fe, Córdoba o Rosario los

micros reciben un subsidio de 3.300 pesos. Esto nunca lo pudimos tratar con el secretario Jaime.

Cuando la empresa de bandera sea nacionalizada, ¿el secretario de Transporte tendrá en cuenta a quienes no pueden viajar en esta aerolínea, como ocurre con nuestros hermanos discapacitados? ¿Ellos no podrán viajar?

En la mayoría de los casos, cuando se produce una reunión de acreedores por una quiebra, se hacen cargo las empresas de la deuda.

Los argentinos vamos a volver a hacernos cargo de otra deuda, y entonces no tendremos esos fondos por los que tanto peleamos cuando se dictó la resolución 125. Gracias a los pequeños productores, hoy estamos tratando con celeridad el tema de la estatización de Aerolíneas Argentinas, porque todos los diputados estamos preocupados por esta cuestión. Los pequeños productores, que no han conseguido nada todavía, han logrado que el Congreso esté trabajando como lo está haciendo.

Relacionados con esta cuestión hubo proyectos muy interesantes en este Congreso. Para que el secretario Jaime lo tenga en cuenta, aclaro que fueron proyectos del bloque oficialista, como el presentado por el señor diputado Nemirovski, o aquel proyecto Patria, que era un proyecto muy interesante para que el Sur tenga aviones; en aquel momento había un presupuesto para la compra de seis. Fue interesante para LADE, como lo tiene que ser otra vez para LAME, que era la línea aérea de la Mesopotamia, que no solamente cumplía vuelos comerciales sino también una función social que hoy no cumple.

Hoy, un diputado hablaba de que los vuelos a Corrientes y Resistencia bajaron su frecuencia de ocho a dos, y yo digo que en algunos lugares del interior directamente no hay vuelos.

¡Qué bueno que es escuchar que algunos diputados que reconocieron haber denunciado a Jaime hoy lo vean con buenos ojos! ¡Qué bueno que es escuchar que esos diputados que anteriormente denunciaron a Jaime y pidieron que deje la Secretaría de Transporte hoy lo vean con esos ojos de grandeza! Si esos ojos de grandeza para ver los errores les hubieran servido también para estos cuatro meses de conflicto con el campo y hubieran dado solamente un paso atrás, Argentina sería otra y los enfrentamientos no hubiesen llegado tan lejos.

Señor presidente: me pregunto qué pasó con aquellos simuladores de vuelo que no están más

—sobre todo el del 147—, con el que se quedó Iberia y con aquellos talleres que no están más, que eran de punta y un orgullo para todos los argentinos porque a ellos venía gente de México, Perú y otros países de Latinoamérica para aprender a volar. ¿Dónde están esos simuladores de vuelo y esos talleres? ¿Por qué se los llevaron? ¿También los tenemos que pagar los argentinos?

Nosotros no vamos a acompañar el proyecto del oficialismo. Queremos saber la verdad de lo ocurrido en estos dieciocho años de privatización. Por eso, queremos que se cree la comisión bicameral.

Quiero terminar con la frase con la que empecé mi exposición: Aerolíneas, ¡quién te ha visto y quién te ve! (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Giannettasio. — Señor presidente: hoy venimos a esta sesión especial para tratar un proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo para el rescate del servicio público de transporte aéreo prestado por Aerolíneas Argentinas y Austral - Cielos del Sur.

En esta iniciativa se establece el mecanismo de la compra por acciones, y posibilitamos su tratamiento en este plenario porque el bloque de la mayoría, recogiendo solicitudes de algunos de sus integrantes, contempló algunas dificultades que podían resultar azarosas para el tratamiento del proyecto. Por ejemplo, suprimió el artículo 2° de la remanida acta celebrada entre el accionista mayoritario y el Estado nacional a través de la Secretaría de Transporte.

Se fijó un mecanismo propio para la determinación del precio. Incluso, se propuso que el Congreso de la Nación —que no se expresa por resoluciones de la comisión bicameral—, sino que sólo produce efectos jurídicos mediante leyes apruebe el precio para la compra efectiva de la empresa. También se estableció la manera en que se computarían las sumas que se remitirían para el cumplimiento del servicio.

En realidad, para ser sincera, creía que no íbamos a discutir sobre la supresión del acta, que el bloque propuso por mayoría. Creía que íbamos a analizar si todavía considerábamos que el transporte era un servicio público nacional. Creía que íbamos a recordar que había una concesión, que es un instituto del derecho público argentino —con raíz en el derecho francés, lue-

go de una larga discusión del Consejo de Estado francés— sobre el que se constituyó nuestra normativa jurídica.

Creía que íbamos a discutir si seguía cumpliendo la finalidad pública para la cual había sido constituida. Creía que íbamos a debatir si el rescate era la institución que correspondía para que el Estado revirtiera de manera unilateral el servicio público que había concedido, en este caso particular, por medio de una venta.

Creía también que íbamos a discutir algo que flotaba en el ambiente: ¿qué pasaría si el Congreso no aprobara el precio? ¿Esto implicaría, lisa y llanamente, que dejara de prestarse el servicio público rescatado?

Creía que estas eran las cuestiones que íbamos a analizar esta tarde. No fui citada para el enjuiciamiento público de ningún funcionario de la Nación. Aclaro que si ese hubiese sido el motivo, no me habría escapado y habría asistido, pero ese no fue el motivo de la convocatoria.

Lamentablemente, tampoco fui citada para evaluar la responsabilidad de algún ex ministro que, violando la ley de privatizaciones, privatizó una empresa que no estaba en condiciones de ser privatizada; lo hizo a partir de un espurio acuerdo de venta, y luego tuvo la suerte de regresar con otro gobierno para autorizar su desguace. Tampoco fui citada para esto.

Sólo fui citada para evaluar de cara a la sociedad un proyecto sobre una empresa que no nació exactamente en 1950, año del Libertador General San Martín. Se trata de una empresa que nace como gerencia general del Ministerio de Transporte de la Nación, como consecuencia de la creación del servicio público de navegación por aire.

Dicho servicio público se crea como política de Estado, y el decreto dice que la razón de su creación es integrar el territorio nacional y garantizar que el Estado siga existiendo, porque no lo podría hacer sin un territorio integrado.

Ese decreto fue firmado en diciembre de 1946 por Juan Perón. Integraba cuatro sociedades de economía mixta, las liquidaba y las ponía en la órbita de la gerencia general del Ministerio de Transporte, creando Aerolíneas Argentinas.

Posteriormente, en 1950, también por un decreto de Perón, se crea Aerolíneas Argentinas, mediante el diseño magnífico —para los que amamos el derecho administrativo— de empresa del Estado. Nace en ese momento, pero ha-

bía tenido su certificado de nacimiento mucho antes. Había nacido como un órgano dentro de la estructura del Ministerio de Transporte de la Nación.

Vale la pena recordar que las mismas razones que llevaron a reconocer al transporte aéreo como un servicio público —si el territorio no se mantenía integrado podía perder sustento el Estado— son las mismas que hoy están presentes cuando sostenemos que Aerolíneas Argentinas brinda un servicio público y que es de todos los argentinos. Esto no lo decimos de manera romántica; Aerolíneas Argentinas es de los argentinos porque brinda un servicio público.

Despejada esa hipótesis veamos si el rescate es el mecanismo más adecuado. En este sentido, a partir de algo que escuché entre tantos adjetivos en esta sesión, debo aclarar que el rescate no es el reencuentro nostálgico ni romántico con una niña perdida; el rescate es una institución de derecho público, a través de la cual el Estado revierte la concesión oportunamente entregada a un particular. Entonces el rescate, como tal, tiene que ser dispuesto por ley. Por eso hoy estamos tratando este proyecto remitido por el Poder Ejecutivo.

Cuando una empresa, en este caso representada a través de una persona jurídica, tiene su capital en acciones, el rescate se practica mediante la recuperación de las acciones; así lo establecen la doctrina nacional y extranjera. Esto no se puede hacer mediante el mecanismo de la expropiación sino a través de una compra.

También hemos escuchado todo lo que tenían que decir los representantes del capital español. Les recuerdo que estas personas están siendo investigadas por la justicia española, por lo que no pueden ser juzgadas en nuestro país por los mismos hechos. Sin embargo, si existieran delitos perpetrados por ellos o por funcionarios en nuestra patria, vería con sumo agrado que también fueran juzgados por la justicia argentina.

Como este debate es seguido por muchos argentinos, quiero dejar en claro que hoy se va a decidir el rescate de Aerolíneas Argentinas, pero no se va a fijar ningún precio ni se va a refrendar ningún acta; simplemente se va a rescatar Aerolíneas Argentinas para los argentinos.

También es importante señalar que este bloque posibilitó la realización de este debate a partir de la convocatoria a sesión especial. Por

lo tanto, tampoco vamos a rehuir la discusión el día en que debamos tratar el valor de la empresa. En este sentido, confío en el trabajo de la Auditoría General de la Nación y del Tribunal de Tasaciones de la Nación.

Además, a quienes sólo buscan meter miedo les digo que la Argentina dirime sus diferencias con los capitales españoles a través de lo que establece una ley aprobada por este Congreso, mediante la cual se ratificó el Tratado de Inversiones, que fija el régimen para el tratamiento de las inversiones con España y los tribunales en los que se deben dirimir las diferencias.

Entonces, no vamos a perder nuevamente a Aerolíneas Argentinas, ya que incluso se suprimió el artículo que preveía la posibilidad de la venta de las acciones.

A modo de síntesis, reitero que el servicio público existe y que el rescate es un instituto contemplado por nuestra legislación. Además, no hay delito vinculado al manejo de fondos públicos o privados afectados a un servicio público que se quiera tapar con este proyecto. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Albrisi. – Señor presidente: debo comenzar diciendo que desde el 24 de julio, fecha en que llegó a esta Cámara el proyecto contenido en el expediente 18 P.E. 2008, con su mensaje y su acuerdo de compraventa anexo, y desde el 5 de agosto, en que lo venimos analizando en las comisiones, he visto cosas positivas. La más positiva que he visto es que creo que todos los diputados, sin excepción, están absolutamente esclarecidos en cuanto a la necesidad de mantener el servicio aerocomercial por razones sociales, laborales, técnicas, geopolíticas, económicas, de turismo y de carga, motivos que en definitiva lo hacen indispensable para las prestaciones en la República Argentina.

También he visto esfuerzos de la oposición completa y de muchos diputados oficialistas a fin de evitar que el acuerdo de compraventa firmado por los funcionarios del Ministerio de Planificación Federal fuera ratificado por este Congreso.

No es poca cosa haber puesto límites al ministro De Vido y al secretario Jaime. No es poca cosa que el Congreso no se haya rendido ante el imperativo de este ministerio y de estos funcionarios que están acostumbrados a llevar ade-

lante sus tratativas como si fuesen actos definitivos del Estado nacional.

Recuerdo el esfuerzo que costó en la comisión hacer reconocer al secretario Jaime que el acuerdo de compra venta no era un acuerdo del Poder Ejecutivo. Costó esfuerzo, hasta que finalmente el secretario Jaime reconoció que no lo era, y respondió que contaba con el apoyo. Si bien esto no es poca cosa, no es suficiente porque el acta existe. Se ha obviado; bien obviada, pero no se ha prescindido de ella. ¿Qué significa esto? Al revisar el artículo 1° del dictamen de mayoría, nos hace reflexionar –como bien se ha dicho acá– que el rescate se realiza por compra de las acciones societarias.

Para comprar se necesita un comprador que hoy estamos autorizando y que luego veremos quién es el negociador y un vendedor. El vendedor es el dueño de la empresa Aerolíneas Argentinas, y si alguien duda de que el dueño de esta compañía es el poseedor de las acciones, ruego que me lo expliciten más acabadamente.

Entonces, si el vendedor no tiene acordada o no tiene el compromiso de la venta, ¿qué tenemos entre manos con este nuevo instrumento? Tenemos una autorización al Poder Ejecutivo para que financie el servicio aerocomercial hasta fin de año. En síntesis, pretende entender que hemos extendido el período de transición hasta el 31 de diciembre y que a tal efecto en el marco del mensaje hemos garantizado 250 millones de dólares.

Asimismo, hemos dado más calidad legal e institucional a los desembolsos de la Secretaría de Hacienda, ya que en el artículo 5° se expresa que es el Poder Ejecutivo el que lo hace y no el secretario, mediante un vale de caja.

Por otra parte, hemos advertido que en el artículo 6° los desembolsos pueden ser capitalizados o tomados como crédito, es decir crédito o capitalización. Crédito, a lo mejor para pagar a cuenta. Para mí, es una novedad regresiva respecto del proyecto anterior.

En los folios 20 y 21 del mensaje 1.201, firmado por la presidenta y refrendado por el jefe de Gabinete y el ministro De Vido, se sostiene que el acta acuerdo es el elemento regulador de las negociaciones. En consecuencia, mi preocupación no se extiende tan solo a la existencia del acta, sino también a que tenemos que comprar, y para ello necesitamos esta autorización que le estamos dando, y también un vendedor.

Me pregunto si este nuevo proyecto no mejora la situación de Marsans en posición de vender, más allá de que nosotros reconozcamos la tasación del tribunal, de que el precio final lo apruebe el Congreso y de que se pueda vulnerar el acuerdo de partes entre los funcionarios y ese grupo.

Como diputado nacional por Córdoba quiero reivindicar mi fuerte convicción, porque Córdoba es una ciudad y una provincia con convicciones aeronáuticas arraigadas.

Deseo el mejor de los éxitos, pero quiero que sigamos observando absolutamente la necesidad de perfeccionar estas cuestiones.

Adelanto mi voto afirmativo al proyecto que hemos presentado en disidencia respecto del rescate, por lo que nosotros hablamos de una operación que salvaguarde la mano de obra, el servicio y las rutas argentinas.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Martínez Oddone. – Señor presidente: la verdad es que no pensaba hablar, pero desde ayer ronda en mi cabeza un recuerdo luego de haber escuchado las noticias y de haber leído los diarios de hoy sobre el accidente en el aeropuerto de Barajas, con 153 muertos. Esto me trajo a la memoria el accidente de LAPA, el 31 de agosto de 1999, con la muerte de 67 pasajeros, el 80 por ciento de los cuales eran de mi provincia, Córdoba.

Tratar este tema hoy nos eriza un poco, porque hemos ido escuchando distintas voces, diferentes versiones. Escuchamos atentamente a los gremios, al personal, y yo llego a una conclusión: el reaseguro de supervivencia y de subsistencia de esta empresa es el profesionalismo de su personal. No hay otra razón, no encuentro otro sustento luego de los vaivenes, las mentiras, los engaños y las verdades a medias que ha sufrido esta empresa a lo largo de su historia que no sea el profesionalismo de su personal, lo que la ha mantenido. Creo que allí está el reaseguro, y no en la figura legal que se busque para reestatizarla, comprarla o nacionalizarla nuevamente.

Lo que ocurre es que han mandado al Congreso un proyecto de ley que ratifica un acta que luego ha sido modificada, como dicen, por la permeabilidad del oficialismo para introducir cambios. Lamentablemente, su artículo 1º no hace más que ratificar el objeto del acta.

Hay que decir la verdad entera. Nos hubiese gustado que junto con el proyecto se remitieran para su evaluación los balances, la auditoría, un plan de inversiones, la organización empresarial y el plan de desarrollo aerocomercial. A cambio de eso llegó el acta y la ratificación por ley.

Mucho se ha dicho del aspecto técnico y de la deuda que no se quiere pagar. Yo simplemente advierto que el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, a cargo de De Vido, encomendó la auditoría a la Auditoría General de la Nación. Por su parte, la Comisión Revisora de Cuentas también ha pedido informes a la Auditoría General de la Nación. No vaya a ser cosa, señor presidente, que se esté parando la auditoría, que no se la lleve a cabo, y se dé tiempo al dibujo de la sustitución de deudas para que de aquí a 60 días, a la hora de tratar los números, estos no sean claros y engrosen un pasivo que hoy no queremos pagar.

Estamos convencidos de que la empresa debe seguir prestando el servicio y de que el reaseguro es su personal, que ofrece la garantía al usuario. Como usuario del servicio, ciudadano y diputado aspiro a que Aerolíneas Argentinas siga siendo lo que otrora fue, pero no estoy dispuesto a convalidar un desfalco y menos a que nos hagamos cargo de una deuda que no corresponde que el pueblo argentino asuma. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Snopek. – Señor presidente: liminarmente quiero dejar constancia de mi beneplácito por la forma en que el bloque al que pertenezco y la Cámara en general han tratado este asunto, en particular la tarea desarrollada en las comisiones y las modificaciones introducidas, a resulta de las cuales surgió el dictamen de mayoría que se está considerando.

Provengo del peronismo ortodoxo, y he escuchado en este debate voces privatistas y otras estatistas. En ese sentido, el peronismo es pragmático: no es estatista ni privatista, y opina que en cada ocasión hay que tratar las cosas como vienen.

En esta oportunidad, en primer lugar, debemos procurar la continuidad de la prestación del servicio aerocomercial, porque es imposible pensar en una Argentina aislada del mundo. No se puede pensar un territorio tan dilatado como el

nuestro, de Norte a Sur y de Este a Oeste, sin un servicio de aerotransporte comercial.

No sólo hay que tener en cuenta las deudas y los créditos de determinada empresa, sino también aquello que significa un perjuicio enorme para la Argentina.

Dicho sea de paso, he escuchado demasiada confusión entre pasivos y deudas, dos cosas absolutamente diferentes que nada tienen que ver.

También se dijo que no queremos pagar la cuenta o poner dinero. ¿Cómo vamos a reactivar una línea aérea sin poner dinero? No entiendo a quién se le puede ocurrir semejante cosa, y lo he escuchado en reiteradas ocasiones.

Hay dos o tres formas de hacerlo. Una de ellas es el camino que hemos adoptado, es el camino que podríamos llamar del acuerdo, el de la compra amigable o amistosa; es el camino de la compra de las acciones.

Otro camino es el de la compra hostil. Estamos hablando de una sociedad anónima, no de otra cosa. Se trata de Aerolíneas Argentinas S.A. y Cielos del Sur S.A. Cuando una sociedad anónima quiere comprar otra sociedad anónima, en el derecho privado, cuando ambas partes pertenecen a los tipos societarios de la ley 19.550, hay dos caminos. En el primero de ellos, el directorio resuelve y somete a la aprobación de la asamblea lo que quiere hacer, que es la compra de las acciones.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja.

Sr. Snopek. — A partir de allí anuncia por todos los medios posibles qué piensa hacer y cuánto piensa pagar. Una vez aprobado el esquema por parte de la Comisión Nacional de Valores o por los organismos pertinentes en materia de defensa de la competencia, se formula la oferta concreta de compra de acciones. Este es el procedimiento amistoso, cuando se habla de directorio a directorio, cuando se acuerdan las condiciones de la compra, siempre con la aprobación de la asamblea.

El otro es el procedimiento que podríamos denominar hostil, que es cuando por ejemplo se pretende comprar una subsidiaria porque está molestando con su competencia a la propia. Entonces se apela a otros recursos.

En el caso del Estado, nosotros estamos obligados a empezar por el procedimiento amisto-

so. ¿Sabe por qué, señora presidenta? Porque no tiene sentido comenzar por el procedimiento hostil y tener entonces un diferendo con la única potencia de la Unión Europea que alguna vez nos tiende una mano y nos ayuda en múltiples y diversas cuestiones, entre ellas una muy interesante deuda con el Club de París, que todavía no hemos saldado.

Entonces, ¿qué sentido tenía emplear el procedimiento hostil? Había que avanzar y comenzar por la vía amistosa.

Eso es lo que establece el proyecto de ley que tenemos bajo examen, cuyo artículo 1º dispone que se avance sobre la compra de las acciones. Es todo lo que tenía que decir; no hace falta agregar otra cosa.

En segundo término, la asamblea de accionistas, que en el Estado estaría representada por el conjunto de la sociedad organizada institucionalmente, en este caso, el Congreso de la Nación, va a fijar el precio definitivo después de que un tribunal imparcial reconocido en la Argentina y en el mundo por sus cualidades y calidades nos ilustre sobre el particular.

He escuchado cuestionamientos por el hecho de que no hemos contado aquí con las valuaciones y otros elementos, pero, ¿para qué sirve todo eso hoy, si lo necesitaremos mañana, cuando tengamos que evaluar el precio?

Lo que hoy necesitamos es tomar la decisión de que siga funcionando la línea aérea de bandera, y no hay más que dos procedimientos para que ello ocurra. Reitero que uno de ellos es el amistoso, y el otro, el hostil, que en el caso del Estado se concreta y materializa por medio de la expropiación.

Ya tenemos un camino abierto —que es el que establece la ley—, con la garantía clara, concreta y terminante de que va a actuar ese Tribunal de Tasaciones al que me refería, que tiene prestigio en el mundo, y de que va a estar presente también la Auditoría General de la Nación y, por si ello fuera poco, la comisión bicameral que se encarga de ver todo aquello en lo que está comprometido el interés fiscal.

Hay otro aspecto que quiero señalar y al que nadie se ha referido. Mucho se ha hablado de las cuentas del pasivo de la empresa, confundido a veces con las deudas, como decía hace unos instantes. Ambos conceptos son total y diametralmente diferentes. No es lo mismo el aserrín que el pan rallado. Pero dejemos esa discu-

sión para el momento en que el Congreso tenga que evaluar el precio. En ese momento vamos a exponer nuestro pensamiento y el de muchísimos autores sobre este tema.

Pasemos entonces a exponer lo que queremos decir en esta materia. En el pasivo hay un par de rubros que podemos analizar brevemente. El primero son las deudas por pasajes emitidos, cuyas prestaciones deben cumplirse en diferido. En general estas deudas por pasajes emitidos, en casi todas las líneas aéreas, tienen porcentajes respecto de la utilización de los aviones que se van extendiendo en el tiempo, pero que en todos los casos están entre el 5 y el 7 por ciento del total del pasaje de cada vuelo. Da la casualidad que ese número suele ser en las mejores líneas aéreas y en las mejores rutas igual a los asientos que quedan vacíos.

En consecuencia, 150 millones que andan por ahí dando vueltas sobre eso no ofrecerían un problema mayor en términos de futuro.

El otro tema al que quiero referirme es el siguiente. Es bueno que aclaremos cuál es el sentido de la ley porque esto va a servir para los jueces en caso de duda. Por esta razón yo quiero dejarlo aquí sentado.

Cuando hablamos de las deudas fiscales no nos podemos olvidar de la existencia de la ley 11.683, texto ordenado en 1978 y sus modificatorias, que contiene un capítulo que se llama Deuda por Cuenta Propia y otro, Deuda por Cuenta Ajena.

El artículo 6° del capítulo II habla de los responsables del cumplimiento de la deuda ajena. En el apartado *d*) menciona a los directores, gerentes y demás que adeuden por cuenta ajena, el caso de las empresas poseedoras de las acciones, concretamente; cuando han tenido posibilidad de hacer los pagos pertinentes son responsables por la deuda ajena.

De manera que acá le estamos diciendo a la AFIP “vaya haciendo la cuentita” porque cuando llegue el momento tiene que llegar al Congreso de la Nación también la cuentita de las deudas por impuestos que tiene la empresa. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

Sra. Baldata. – Señora presidenta: ya se ha dicho mucho en esta sesión. No obstante siempre es mejor que en un Parlamento sobren las palabras y no falten.

Valoro de verdad el esfuerzo que ha hecho el bloque del oficialismo para incorporar modificaciones en su dictamen. Esto me habilita a destacar que las críticas que hacíamos desde la oposición no eran infundadas. No tuvimos en este tema una posición de rigidez, de intransigencia ni de irresponsabilidad.

Teníamos sobradas razones para tener dudas sobre el proyecto que venía del Ejecutivo. No fue nuestra posición o nuestra oposición sobreactuada de manera alguna. La presencia de Jaime, Alak y los directivos de la empresa en el marco de las reuniones de las comisiones que analizaban el proyecto profundizaron esas dudas y esas sospechas.

Los jóvenes dicen “no aclaren que oscurecen”. No pudieron responder ni una sola de las demandas lógicas y razonables que hacía la oposición. Siempre reconocimos la complejidad del tema. Siempre dijimos que teníamos muchísimas coincidencias, algunas de éstas, casi la totalidad de los diputados, que también se extienden a esta sociedad.

Siempre dijimos que en las cuestiones centrales estábamos de acuerdo. Siempre dijimos que era necesario garantizar la prestación del servicio público aerocomercial de pasajeros, de cargas y de correos. Siempre dijimos que había que mantener la potestad del Estado sobre las rutas nacionales y también la autoridad y la potestad para los convenios en las rutas internacionales. Siempre dijimos y reconocimos que el mejor capital, y el único que le quedó a pesar de Marsans, son los recursos humanos. Esos recursos humanos que no son sólo 9 mil familias, que no son sólo aquellos que dependen indirectamente de la empresa.

Aerolíneas Argentinas es además una marca registrada, es nuestra marca registrada. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Aerolíneas Argentinas, a pesar de Marsans, es la única empresa que está habilitada –y esto aquí no se dijo– para transportar mercancías peligrosas, por ejemplo, radioactivos, es decir, aquellos materiales que se utilizan en tratamientos oncológicos y de alta complejidad.

Tampoco se dijo aquí que Aerolíneas Argentinas, esta empresa por la que todos estamos peleando, es la única habilitada –a pesar de Marsans– para transportar muestras de sangre requeridas científica o judicialmente; eso no es poca cosa. Aerolíneas Argentinas tiene a su

cargo el transporte de órganos del Incucaí en todo el territorio de la Nación.

Aerolíneas Argentinas, esta marca registrada a pesar de Marsans, ha obtenido en el último año la primera certificación IOSA que le otorgara IATA. No hay dudas de que es el único capital y por ello estamos hoy debatiendo aquí. Pero eso no invalida que asumamos con absoluta razonabilidad y responsabilidad preservar esta marca registrada, como interés del conjunto del Estado argentino.

Quiero señalar dos cosas centrales y no me voy a extender porque quiero terminar hablando de la importancia de este Parlamento y también de sus errores. Decimos que el acta todavía existe. El hecho de que no sea anulada en el proyecto de ley y nada se diga al respecto determina que el acta existe. Para los españoles existe y va a generar derechos exigibles.

Ayer en comisión dijimos también, y lo repetimos, que el Estado argentino no puede hacerse cargo de una deuda privada, cuando maliciosa y sistemáticamente se pretendió vaciar a la empresa, y de manera alguna podemos volver a este círculo vicioso de estatizar deudas privadas.

Me voy a detener en una cuestión que no es menor. Se dijo –y estoy de acuerdo– que este Parlamento está recuperando el rol republicano que tiene. Sin duda eso es cierto y estoy muy satisfecha de estar sentada en esta banca.

Pero este Parlamento –diputadas y diputados– con su componente humano no impidió que también se registren errores en esta historia y fundamentalmente en la reciente.

Este Parlamento hace diecinueve años y cinco días –un 17 de agosto de 1989– daba sanción a la ley 23.696, que en su artículo 11 institucionalizó el más perverso y brutal proyecto de transnacionalización de recursos estratégicos. Ahí estaba esta marca registrada; ahí estaba Aerolíneas Argentinas. Por lo tanto, deberemos nosotros –oficialismo y oposición– hacer un ejercicio de memoria y ver en qué lugar estábamos sentados en aquella oportunidad cuando el Parlamento, que hoy recobra vida institucional, cometió uno de los errores de la historia reciente argentina. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

Sr. Vargas Aignasse. – Señora presidenta: voy a tratar de ser muy breve, como usted lo ha solicitado.

En realidad, pocas veces he notado tanto consenso en este Parlamento. Entiendo que existe prácticamente una mayoría absoluta. Todos hemos coincidido en el diagnóstico y advertimos que el servicio público de aerotransporte que ha brindado Aerolíneas Argentinas ha sido muy malo.

También una gran cantidad de diputados ha creído que la responsabilidad le ha correspondido al grupo Marsans, que es el que tiene la mayoría del paquete accionario y el gerenciamiento. Pero existen excepciones. Por ejemplo, el señor diputado De Marchi le ha echado la culpa a los trabajadores por el mal funcionamiento de Aerolíneas.

En honor a la verdad, debo decir que por viajar permanentemente al interior reconocemos el enorme esfuerzo que han hecho los trabajadores de la empresa, mucho más cuando se producían los atrasos en los vuelos, ya que se convertían en psicólogos de la ira razonable de los usuarios del servicio. Ante el reclamo vehemente de la gente por la demora en los vuelos, los trabajadores de Aerolíneas –excediéndose en su tarea– la contenían, con el fin de encontrar una solución a ese conflicto.

–Aplausos en las galerías.

Sr. Vargas Aignasse. – La verdad que el aplauso debe ser para los trabajadores que han hecho un gran esfuerzo. Esperemos que desde el Estado podamos recobrar ese enorme valor que tiene Aerolíneas Argentinas, para tener un servicio público que nos haga sentir nuevamente orgullosos de tener esta línea aerocomercial.

Existe un enorme consenso: todos estamos de acuerdo en cuanto a que había que dar un golpe de timón urgente para resolver el tema. Lo cierto es que no solamente preocupaba la demora en los vuelos, sino también la incertidumbre que comenzaba a generarse por la falta de seguridad; y el impacto que estaban provocando las demoras en el turismo, que genera el 8 por ciento de la riqueza en la Argentina. Estamos hablando de una empresa que tiene más del 84 por ciento de los vuelos de cabotaje.

Todos los que aquí estamos nos damos cuenta de que todo lo que he dicho es cierto. En cuanto al remedio para solucionar estos problemas, creo que la Cámara de Diputados ha jugado un rol muy importante. Hemos dado un debate amplio; hemos escuchado los distintos sectores y hemos sabido mejorar el proyecto

que nos enviaran desde el Poder Ejecutivo. También hemos escuchado a todos los bloques políticos.

Hemos dado un salto de madurez muy importante en el debate, en buscar consensos y en tratar de seducir para sacar la mejor ley. Por supuesto que nunca es posible un consenso absoluto.

Desde el oficialismo traemos este dictamen, que obviamente no conforma a todos, pero a quienes se oponen no los escucho hablar de la alternativa "B" que tiene esta Cámara de Diputados. Así como hay un dictamen de la mayoría, también hay dictámenes de minoría y otros dictámenes algunos enarbolados por la mayoría de los bloques que hablan de la creación de una nueva empresa. Sin embargo, nadie nos ha explicado aquí cómo sería esa nueva empresa.

Pareciera ser —digo esto con respeto— que lo que se está por crear fuera un quiosco de venta de panchos. Se habla de la creación de una nueva empresa como si fuera muy fácil armar una nueva Aerolíneas, que cubra más del 85 por ciento de los vuelos de cabotaje, con oficinas en todo el país y con nueve mil trabajadores, a los que habría que congelar o quizás pagarles el mínimo, violentando sus derechos, o sacarlos de funcionamiento hasta tanto podamos tener otra aerolínea cumpliendo el rol de Aerolíneas Argentinas.

Me gustaría que alguien de la oposición me explicara cómo sería y en cuánto tiempo podríamos tener funcionando una aerolínea alternativa. Pensemos en los contratos de *leasing* que hay que hacer para tomar los aviones, el tiempo que lleva abrir oficinas en todo el país y trabajar sobre las rutas, sin hablar del esquema internacional. Francamente es una tarea que demoraría muchísimo tiempo, y hasta que todo eso suceda someteríamos a aquellas provincias que no tienen empresas alternativas prácticamente a un aislamiento en materia de tráfico aerocomercial.

En Tucumán, donde tenemos una importante frecuencia de vuelos de Aerolíneas Argentinas, hemos tenido que buscar una alternativa. Allí el Estado provincial, mediante un acuerdo, subsidia a una empresa privada porque las demoras de Aerolíneas generaban que mucho turismo no llegara a Tucumán y buscara provincias alternativas cercanas donde sí había un esquema de empresas privadas que respetaba el horario

de los vuelos. Hemos tenido que buscar esa alternativa porque se estaba afectando seriamente la industria del turismo en nuestra provincia.

Lo que queremos es que esa alternativa se termine. Todos queremos volar en Aerolíneas. Queremos sentirnos orgullosos de esta marca registrada que lleva el nombre de nuestro país y los colores de su bandera prácticamente a todo el mundo.

Señora presidenta: quiero decir que en lo personal voy a acompañar orgulloso este proyecto, y esperamos seguramente con el apoyo de esa masa de trabajadores que en los peores momentos ha puesto el hombro a esta empresa, que tiene un enorme valor, —como han reconocido todos— que nuestra aerolínea de bandera vuelva a hacernos sentir orgullosos a todos los argentinos. (*Aplausos.*)

—Manifestaciones en las galerías

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — Tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

Sr. García Hamilton. — Señora presidenta: el bloque de la Unión Cívica Radical ya ha adelantado que quiere rescatar a Aerolíneas Argentinas y preservar la fuente de trabajo de su personal, altamente calificado. Coincido con las palabras del señor diputado preopinante en el sentido de hacer los esfuerzos necesarios para restablecer un servicio que actualmente no es bueno.

Pero no estamos de acuerdo con hacernos cargo de un pasivo de casi 900 millones de dólares, porque además creemos que todo esto se puede salvar de otra forma. Incluso es un pasivo de dudosa legitimidad, como se ha dicho aquí repetidamente. Son 900 millones de dólares que se pagarán a terceros, posiblemente se irán afuera y podrían dedicarse a mejorar la situación aerocomercial del país.

Sólo el 9 por ciento de la población de nuestro país utiliza servicios aéreos. Sobre 287 ciudades que tenemos en el país, sólo 36 tienen aeropuertos. Es decir que sólo el 12 por ciento de nuestras ciudades disfrutan del transporte aéreo.

Hoy aeropuertos como el de Calafate, que ha permitido que el turismo aumentase enormemente, o Punta del Este, que es muy moderno; costarían 17 millones de dólares. Es decir que con los 900 millones de dólares de pasivo del cual nos haremos cargo, en la Argentina se podrían construir más de cincuenta aeropuertos.

Hay una fundación privada que ha estudiado las ciudades que necesitan aeropuertos y que no los tienen. Los requieren por la densidad de su población o por razones turísticas.

Se trata de ciudades como Pergamino, Chivilcoy, Gualeguaychú, San Francisco, en Córdoba, Bell Ville, Rafaela, Venado Tuerto, Orán, en Salta, Lobos, San Pedro, en Buenos Aires, Oberá, 9 de Julio, Jardín América, Río Tercero, Nogoyá, Pehuajó, Curuzú Cuatiá, Pozo Azul, Las Flores, La Paz, en Entre Ríos, Villa Ángela, El Colorado, en Formosa, Charata, Deán Funes, Villaguay, Clorinda, Metán, Santo Tomé, Bolívar, Dolores, Juan José Castelli, en el Chaco, Chilecito, Tostado, en Santa Fe, Frías, en Santiago del Estero, Concepción, en Tucumán, mi provincia, junto con Quilmes por razones turísticas, porque cubriríamos la zona de Cafayate, Santa María y todos los valles Calchaquíes, Añatuya, Tinogasta, San Justo, en Santa Fe, Las Heras, en Santa Cruz, Yerma, en Formosa, Veinticinco de Mayo, en La Pampa, La Quiaca, en Jujuy, Chosmalal, Jáchal, La Paz, en Mendoza, Río Colorado, Sarmiento, Nueva Galia, San Antonio de los Cobres y Aluminé.

Estas son las cincuenta y un ciudades, incluida Concepción, que están necesitando aeropuertos por las razones que ya expliqué. Ellos se podrían construir con los 900 millones de dólares que estamos por pagar a los acreedores, que vaya uno a saber por qué figuran como tales en el inventario de la empresa Aerolíneas Argentinas.

¿Cuál es el rol del Estado? Precisamente, crear infraestructura. Tenemos en el país empresas de ómnibus que llevan el 90 por ciento de los pasajeros; sólo el 10 por ciento queda para las empresas aéreas, como Aerolíneas, LAN, Andes.

Esas empresas de ómnibus tienen unidades modernísimas; precisamente, mi último viaje de Tucumán a Buenos Aires lo hice, debido a los problemas aéreos, en uno de estos ómnibus. Son los más modernos del mundo, pero las empresas de ómnibus no pueden construir autopistas. Tenemos unidades del primer mundo en caminos del tercer mundo, con los peligros que ello entraña y con los 8 mil muertos anuales debido a choques frontales u otros accidentes.

Las compañías aéreas son privadas o estatales depende de las circunstancias o de la sociedad, como dijo el señor diputado Snopek con

cierto pragmatismo. Un país como Estados Unidos no tiene línea de bandera y presta un buen servicio. En cambio, hay países europeos que tienen línea de bandera; nosotros hemos tenido una hasta que lamentablemente se privatizó y no anduvo bien.

Se debe ser pragmático. Ni las líneas estatales ni las privadas tendrán aeropuertos, pues le corresponde al Estado construirlos.

Como todo mi bloque, voy a votar por el dictamen de minoría porque quiero que en mi provincia la ciudad de Concepción, que está en el Sur, y la de Quilmes, en el valle de Chocaville, como se llama a ese sector de los valles Calchaquíes, tengan un servicio aéreo. Hay alemanes y franceses que llegan permanentemente a ese lugar, y llegarían más si tuviéramos un aeropuerto en esa zona.

Por lo tanto, mi voto será por el dictamen de minoría, porque quiero que mi provincia tenga esos dos aeropuertos, además del de San Miguel de Tucumán. Me gustaría que mis colegas de todos los bloques piensen que si aprobamos la reestatización, no puede considerarse como algo pragmático pagar 900 millones de dólares que podríamos no pagar.

Es importante incentivar los vuelos. El diputado Vargas Aignasse ya ha explicado lo que se implementó en mi provincia, proyecto que contó con mi apoyo a pesar de ser opositor. Lo mismo se hizo en la provincia de Salta, donde se incentiva a la empresa Andes para que llegue hasta la provincia y se le paga un adicional que nos permite contar con un buen servicio aéreo.

Entonces, les pido a mis colegas que tengan en cuenta que al dilapidar estos 900 millones de dólares estaremos dejando a muchas ciudades del interior sin aeropuertos.

Por todas estas razones, adelanto mi voto afirmativo al dictamen de minoría.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Recalde. – Señora presidenta: hoy es para mí un día de alegría, porque después de otros dieciocho años de lucha vamos a lograr la reestatización de la empresa Aerolíneas Argentinas.

–Aplausos y manifestaciones en las galerías

Sr. Recalde. – En homenaje al tiempo trataré de no repetir conceptos que ya se han verti-

do en este recinto, pero sí voy a mencionar algunas cosas que todavía no se han dicho.

La primera cuestión que quiero tocar es de orden constitucional. Sin juzgar intenciones, se dijo que Aerolíneas Argentinas brinda un servicio público esencial; esto no es así, porque la Constitución Nacional garantiza a todos los trabajadores el derecho de huelga, mientras que las restricciones corren para los servicios públicos de carácter esencial de acuerdo con la definición de la OIT. Justamente, para la Organización Internacional del Trabajo el transporte en general, y el aéreo en particular, no constituyen un servicio público esencial a los fines del ejercicio del derecho de huelga.

Por otra parte, existen algunas propuestas que frente al procedimiento encarado por el gobierno nacional impulsan la declaración de quiebra de la empresa. Esto lo han sustentado incluso quienes dicen defender a los trabajadores. En este sentido, recuerdo a los presentes que de acuerdo con el artículo 20 de la ley 24.522 –he presentado un proyecto para modificarlo–, por la mera presentación en concurso de acreedores –mucho más la quiebra– opera la caducidad de los convenios colectivos de trabajo. Por lo tanto, dejar a los trabajadores de una empresa concursada o fallida sin los convenios colectivos no puede considerarse como una medida que los beneficie.

Como conozco la historia de estos últimos 18 años quisiera comentarles rápidamente cómo se han visto afectados los derechos de los trabajadores. Así, en 1990 se dictó un decreto por el que es estableció que un funcionario de cuarta categoría del Ministerio de Trabajo –por ejemplo un director nacional– podía suspender la vigencia de cláusulas de los convenios colectivos, que como todos sabemos están garantizados por el artículo 14 bis de nuestra Carta Magna. A pesar de ello, muchos convenios colectivos de los trabajadores aeronáuticos fueron suspendidos en parte por la decisión de un director nacional.

Los trabajadores de muchas empresas se vieron afectados por esa medida; sólo sobrevivió el convenio de los trabajadores de Luz y Fuerza. Este es un tema que conozco muy bien porque me tocó defenderlo ante la Justicia.

En 1992, Aerolíneas Argentinas otorgó licencias sin prestación de servicios a 750 trabajadores, lo cual derivó en un conflicto. Recuerdo

que el gerente de recursos humanos de la empresa de aquel entonces, de apellido Roldán, sostuvo literalmente en una de las tantas discusiones que mantuvimos en el Ministerio de Trabajo que la política de la empresa apuntaba a hacer cundir el terror entre los trabajadores. Después de esos licenciamientos vinieron los llamados retiros voluntarios.

Quisiera aprovechar la oportunidad para rendir homenaje a Lilian Almada, quien viajando como tripulante de cabina en un avión de Interaustral cayó al abrirse la puerta en un trayecto entre Córdoba y San Juan y murió. Era madre de una niña de tres meses.

La lucha de los trabajadores por mantener tanto Aerolíneas Argentinas como Austral fue permanente, y el hostigamiento de las empresas contra los trabajadores también fue constante.

El diputado Snopek se refirió hoy a las consecuencias de los pasivos. Personalmente, los únicos pasivos que quiero defender son los jubilados. Y esto lo vamos a hacer la semana que viene. (*Aplausos.*)

Estamos hablando de precios que no conocemos, porque que yo sepa el Tribunal de Tasaciones no emitió fallo. Pero además, en nuestra legislación y en nuestra jurisprudencia –esto viene desde hace rato, recordemos el fallo Swift Deltec– existe una responsabilidad extendida por las conductas personales de los socios; y no sólo se extiende a los socios propietarios de las acciones, sino que la responsabilidad por los hechos ilícitos que pudieron haber cometido se extiende también al grupo económico. Me estoy refiriendo a Marsans. O sea que tenemos muchas acciones de defensa.

Voy a terminar mi exposición porque prometí que iba a hablar cuatro minutos, y quiero cumplir con la señora presidenta.

Tal como lo dije en el bloque, me parece importante agregar un artículo a este proyecto, por algunas razones que con certidumbre se expresaron. Esta debe ser declarada expresamente una ley de orden público para que no haya ningún derecho subjetivo que pueda enfrentar una acción del pueblo argentino en recuperación de la soberanía nacional. (*Aplausos.*)

–Manifestaciones en las galerías.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Vázquez de Tabernise. – Señora presidenta: después de tantos discursos pronunciados a lo largo de todos estos días por parte de diputados de las distintas bancadas y habiendo coincidido todos en la defensa de Aerolíneas Argentinas, en la defensa de la continuidad de la prestación del servicio y de la integración de nuestro territorio nacional, honestamente pensé que me iba a encontrar con una sesión en la que, si bien podía haber discusión durante la consideración en particular del dictamen de mayoría, todos estaríamos de acuerdo en general. Digo esto porque el dictamen de mayoría expresa muchas cosas que no son las que muchos compañeros mencionaron en esta sesión.

Luego, de todo el trabajo y de las incorporaciones que se efectuaron en virtud de los aportes que llegaron desde el propio bloque oficialista, desde los aliados y desde distintas bancadas opositoras, integrando a todos, y habiendo mejorado sustancialmente el proyecto que había enviado el Poder Ejecutivo, el dictamen de mayoría sencillamente establece que se autoriza al Poder Ejecutivo para la compra de las acciones.

A su vez, para ello se dispone de un mecanismo –con el que también todos estuvimos de acuerdo– que tiene que ver con una valuación o determinación del precio –o sea que no estamos autorizando ningún precio–, tarea que estará a cargo del Tribunal de Tasaciones de la Nación.

Además, durante estos días todos coincidimos en el debate, en que a fin de brindar transparencia a todas las instancias del proceso, el Congreso debe intervenir en todas esas instancias. Lo hace a través de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, pero también a través del pleno y de la intervención de la Auditoría General de la Nación. Entonces, ¿qué falta acá? No falta absolutamente nada.

Por lo tanto, en este caso tenemos que sancionar una ley que se trata nada más y nada menos que de preservar la prestación de un servicio público; se trata de preservar el patrimonio de los argentinos. Uno lo analiza desde el punto de vista jurídico y puede hacerlo en este caso, por las implicancias que tiene, desde el punto de vista económico. Pero la realidad es que nos falta una siguiente evaluación, que es la que se hace desde el punto de vista político.

Más que una discusión acerca de los estados contables, para cuya revisión hay un tiempo, y de la determinación del pasivo real de la empresa y cómo influye e impacta eso en el precio, la realidad es que aquí nosotros tenemos que ver cómo seguimos adelante con la prestación de ese servicio, cómo hacemos que las provincias argentinas a las que sólo llegan Aerolíneas o Austral sigan siendo abastecidas en el transporte, la carga y el correo. Esa es nuestra obligación.

Lo cierto es que se suscitó un conflicto político, y cuando uno gobierna frente a un conflicto político no lo puede patear para adelante: tiene que resolverlo. Casi nunca se logra la solución ideal, y el que se considera libre de pecado, que tire la primera piedra en la Argentina, ninguno. Esta es la verdad. Aquí hay un conflicto político del que si nosotros no nos hacemos cargo lamentablemente 10 mil familias perderán su sustento, 10 mil trabajadores quedarán sin trabajo, desabasteceremos el mercado aerocomercial de Austral y Aerolíneas entre el 70 y el 80 por ciento y sencillamente habremos dado un paso para atrás.

Yo sentía que venía a una sesión con orgullo, como dijo antes algún diputado, porque si hay algo de lo que no podemos escapar ninguno de nosotros es de la historia, de los que no ha pasado.

Quiero corregir lo que dijo una señora diputada preopinante –no recuerdo quién– al hablar de este Congreso. No se trata de este Congreso, porque las composiciones cambian. Entonces, no nos adjudiquemos el comienzo de los tiempos, porque no es así.

Bajo otro gobierno, salteando, eludiendo o gambeteando –como se dice en el lenguaje del fútbol– se eludió al Parlamento argentino y se utilizó el *per saltum* como una institución que tenía una Corte a la que burdamente llamábamos “de los milagros”, porque era una Corte adicta que no nos representaba y que no inspiraba el respeto de los argentinos dentro ni fuera del país. En esta instancia de las instituciones argentinas es la presidenta de la Nación la que envía al Congreso el proyecto para que allí se debata y es el Parlamento el que se hace cargo de la cuestión y dice: “Señores: entre todos hay que resolver la situación política”. Entonces, queda un espacio y un tiempo para que se pueda dilucidar esa deuda, porque además quienes

entienden de asientos contables y de economía también deben saber que cuando uno determina el precio eso también cuenta.

Me animaría a decir que cuando termine este proceso seguramente no le habremos pagado un centavo a Marsans. Ahora bien, en materia de seriedad de una Nación me pregunto lo siguiente: si nosotros decidiéramos alegremente no pagar a los deudores que tiene Aerolíneas Argentinas en este momento por el *leasing* de los aviones, por ejemplo, en una gran “argentinada”, diciendo que no les vamos a pagar porque decretamos la quiebra y armamos otra empresa, ¿ustedes creen que esos mismos proveedores nos alquilarían los aviones para que nosotros sigamos abasteciendo el servicio?

–Aplausos y manifestaciones en las galerías.

Sra. Vázquez de Tabernise. – Los que conocen el procedimiento administrativo en estos casos saben también que si uno cambia la aerolínea las rutas aéreas caen. Podríamos volver a habilitar las rutas aéreas de cabotaje, pero eso requiere un procedimiento que incluye las audiencias públicas, porque se están afectando derechos de terceros. Esto también demora. Además eso supondría, por ejemplo, que hay disponibilidad de aeronaves en el mundo, que nosotros las podríamos introducir en la Argentina en tiempo récord y que serían exactamente las mismas que estamos alquilando, y en ese caso nuestros pilotos estarían preparados para conducirlos.

La verdad es que, hablando con ellos, esto se resuelve técnicamente por la negativa. ¿Por qué? Porque habría que reentrenar a nuestros pilotos para que eventualmente puedan conducir aeronaves que no son las que se tienen en este momento.

Por lo tanto, cuando se plantea la quiebra alegremente y se dice que igual se está defendiendo a Aerolíneas Argentinas, la verdad es que me suena muy raro. ¿Cómo es que se defiende a una empresa y se pide que se mande a la quiebra?

–Aplausos y manifestaciones en las galerías.

Sra. Vázquez de Tabernise. – La contradicción llega a niveles que lesionan el sentido común. Solamente hay que escuchar esto.

Por otro lado, como lógicamente el que plantea estas seudosoluciones no se está haciendo

cargo de resolver el problema, dice cualquier cosa. ¡Está diciendo cualquier cosa! No lo puedo decir de otra manera.

–Aplausos y manifestaciones en las galerías.

Sra. Vázquez de Tabernise. – Quiero finalizar con un recuerdo, porque reitero que es bueno tener memoria. Allá lejos y hace tiempo aunque no tanto; –no creamos que debemos ir tan lejos– una línea editorial contaba a la gente que achicar el Estado era agrandar la Nación. Después se contaba a “doña Rosa” todas las dificultades que tenían las empresas, por las cuales había que regalarlas...

–Aplausos y manifestaciones en las galerías.

Sra. Vázquez de Tabernise. – Regalarlas era infinitamente mejor que armar un buen gerenciamiento de las empresas públicas, como se ha hecho ahora con el Correo y la creación de AySA.

Cuando la discusión se centraba en el buen o mal funcionamiento de las empresas públicas se terminó usando ese argumento para descapitalizar a la Nación y entregar el patrimonio que los argentinos habíamos logrado construir con décadas y décadas de nuestro esfuerzo.

–Aplausos y manifestaciones en las galerías.

Sra. Vázquez de Tabernise. – Sólo en cinco años se terminaron liquidando todas las empresas del Estado, desde la YPF creada en la época de Hipólito Yrigoyen en adelante.

Desde ese momento hasta el presente ha corrido mucha agua. Felizmente, estamos infinitamente mejor que antes, y en este Congreso de la Nación estamos defendiendo el patrimonio de todos los argentinos y seguimos defendiendo la integración de nuestro territorio. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Catamarca.

Sra. Acosta. – Señora presidenta: hay biografías económicas, sociales, políticas y culturales que nos pesan. Pero seguramente es a pesar y a partir de ellas que hemos entendido que articulando la memoria y la política y los conflictos y las tensiones de nuestras propias experiencias, nos iremos parando frente a cada uno de nuestros problemas con absoluta responsabilidad.

En nuestra propia historia hemos diseñado escenarios sociales y políticos diversos. Nuestro tránsito por el neoliberalismo no ha sido ajeno al patrimonio político y social de todos y cada uno de nosotros.

Creo que hoy, o en realidad desde hace ya cinco años, estamos superando viejas rupturas entre la realidad social y las decisiones políticas. Hace tiempo que este proyecto político nacional, a través de sus instituciones, asume los problemas centrales de nuestro país, formula propuestas para resolver situaciones de crisis y ha potenciado y potencia la reconstrucción de la economía argentina.

Hoy, proponemos sancionar un proyecto de ley que inevitablemente relaciono con palabras pronunciadas por nuestra presidenta en La Plata, cuando claramente definió este modelo de construcción económica y social como de acumulación e inclusión social y como contracara del modelo de transferencia de recursos y riquezas que operó durante el modelo neoliberal de los años 90. Acumulación –dijo– contra transferencia.

Este proyecto, al igual que anteriores, en esta nueva etapa institucional de la Argentina nos ha permitido reivindicar una vez más el sano ejercicio de debatir aquí, en este recinto, y el de lograr el fortalecimiento institucional con el que se crean las condiciones adecuadas para seguir construyendo precisamente ese pacto que debe vincular la sociedad civil con la política.

Ya se han analizado exhaustivamente todos los aspectos vinculados con este proyecto y cada uno de los artículos que lo integran. Además, durante su tratamiento este cuerpo normativo ha sido modificado sustancialmente. Por ello, quiero brevemente hacer referencia a una cuestión que se conecta precisamente con una de las aristas de análisis y que no constituye un dato menor; se relaciona con el turismo como política de Estado.

Reitero que seré muy breve. Solo quiero plantear un marco para tener una idea cabal del peso de la actividad aerocomercial para nuestras provincias y para todo el país en su conjunto.

En el mundo, la aeronavegación ocupa a casi cinco millones de personas y representa algo más del 7 por ciento del producto bruto mundial. El promedio de ocupación de aviones en todo el mundo llega al 77 por ciento, con lo cual es superior al de las alternativas de rutas y fe-

rocarriles. El 40 por ciento del turismo internacional se traslada en avión. Ese es el mercado en el que se mueve –o debería moverse– Aerolíneas Argentinas.

Cada año pasan por el aeropuerto de Ezeiza siete millones de pasajeros. Se supone que para el año 2010 pasarán trece millones, diez de los cuales serán extranjeros en busca de conexiones con el interior. Y a ese punto quiero referirme. El aeropuerto de Resistencia, cuya ampliación se inauguró hace pocos días en presencia de la señora presidenta de la Nación, tiene un movimiento de más de cien mil pasajeros.

En mi provincia, Catamarca, el Aeropuerto Felipe Varela vio pasar más de 44.500 pasajeros durante el año pasado, lo cual resulta importante para una provincia de 380 mil habitantes. Por otro lado, el turismo representa el 5 por ciento del producto bruto geográfico, cifra comparable a la de Salta y Jujuy.

Por vía aérea llega el turismo nacional e internacional –y esto es lo que nos interesa–, que vincula a las empresas de servicio en su totalidad y potencia el sistema comercial, fundamentalmente el de nuestra producción artesanal.

Si en este momento estuviera en el recinto el señor presidente de la Cámara le diría que las provincias de la cordillera –que él conoce muy bien– tienen caminos muy largos y complicados; él lo sabe.

Aporto estos datos porque creo que es importante que tengamos en claro qué estamos debatiendo cuando abordamos esta problemática para inferir de ese modo que estamos discutiendo mucho más que el futuro de una empresa comercial. Estamos hablando de tener una política de aviación comercial en un país como el nuestro, sumamente extenso, y también estamos hablando de que esta Cámara votó en el año 2004 la ley de turismo, que en su artículo 1° dice: “Declarar de interés nacional al turismo como actividad socioeconómica estratégica y esencial para el desarrollo del país”.

El turismo receptivo es una actividad de exportación no tradicional que genera importantes divisas, resultando la actividad privada una aliada estratégica del Estado.

Por todo ello, y también por lo que han expuesto mis compañeros de bloque, adherimos a la aprobación de este proyecto.

Pero no puedo dejar de recordar, quizás por ese vicio de la disciplina que tenemos los que

venimos de la historia, que nos hace leer todo desde el análisis crítico y en perspectiva histórica, ese cuidadoso, coherente e impecable sistema de ideas del cual surge la doctrina justicialista, que por su propia solidez se pudo trasponer en realidades, y que sostenía precisamente lo que en estos tiempos debatimos en este recinto: industrialización y autarquía del país, nacionalización de los servicios públicos, sistema jubilatorio justo, organización en redes para las políticas públicas, pleno empleo y participación de los trabajadores en la renta nacional.

En definitiva, equidad y justicia social. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Tierra del Fuego.

Sr. Gorbacz. – Señora presidenta: para nosotros es un día de alegría, y en lo personal también es de alivio, porque quienes conocemos de cerca el sufrimiento de muchas ciudades de nuestro país por el aislamiento que produce el mal funcionamiento aéreo, en particular en las regiones más alejadas, soñábamos con la posibilidad de una vuelta de Aerolíneas en manos del Estado.

Sin embargo, de un tiempo a esta parte, en los últimos meses, se han planteado propuestas yo diría mentirosas. Por ejemplo, se hablaba de argentinizar Aerolíneas, y argentinizar significaba elegir un empresario argentino cercano al gobierno para entregarle la empresa, y con esto se quería de alguna manera hacer creer que eso era algo parecido a una estatización.

Incluso, luego llegó el proyecto al gobierno, que bajo el título de estatización planteaba claramente, y con todas las letras, una reprivatización luego de saldarle la deuda a quien el propio proyecto decía que era un delincuente.

Entonces, el alivio llega cuando por un correcto funcionamiento del Parlamento argentino –y esto es importante reconocerlo–, como ya se lo ha hecho esta noche aquí se logra algo que debiera ser natural, como es el diálogo y que éste dé frutos. Estos son la incorporación de los distintos puntos de vista y de las sugerencias que se hacen desde distintos sectores de la oposición.

Cuando eso sucedió y se logró el dictamen al que se arribó, con el compromiso de las modificaciones que hoy se van a hacer aquí en algunos artículos, empezamos a sentir que podíamos acompañar este proyecto y que esta noche

sí Aerolíneas iba a empezar a ser una empresa del Estado como nunca debió dejar de serlo.

Hay dos cuestiones que estamos discutiendo hoy en este recinto. Una es el dictamen concreto sobre la estatización de Aerolíneas Argentinas y la otra tiene que ver con la calidad institucional, tema al que hizo referencia mi compañero de bloque, Carlos Raimundi, con el que coincidí profundamente.

Siento que las dos cosas son centrales y hay que rescatarlas. Hoy, no solamente estamos discutiendo el tema de Aerolíneas Argentinas sino que estamos viendo cómo renace el Parlamento y cómo un proyecto del oficialismo, que se modifica, no duele ni debilita sino que por el contrario fortalece y permite consensos que hasta ahora no se habían podido lograr.

En cuanto a este dictamen de la estatización de Aerolíneas, de una aerolínea que fue privatizada como bien se dijo aquí en la época en la que el argumento era que el Estado era un mal administrador –no que podía haber funcionarios que administraran mal, sino que el Estado no podía administrar– resulta que hoy, a tantos años de distancia, podemos decir que evidentemente hay privados que claramente no sólo no saben administrar sino que tal vez sí saben, pero para hacer negocios sucios y para reventar a una empresa que es esencial para el desarrollo de nuestro país.

De la misma manera que cuando discutimos el tema de las retenciones –una cuestión importante pero que no dejaba de ser solamente una herramienta de la política económica, de la política agropecuaria– y no discutíamos política agropecuaria, hoy aquí estamos discutiendo sobre un tema fundamental pero que también hace a una herramienta y no a una política.

Estamos discutiendo la herramienta central de lo que debiera ser una política de transporte que hoy no existe, en un país enorme, el segundo en extensión en Sudamérica y el octavo en el mundo, un país que está creciendo mucho, entre otras cosas gracias al turismo.

Sabemos que ese crecimiento sería mucho mayor y eso significa más trabajo si la aerolínea funcionara como debiera. Digo que no tenemos política de transporte porque se nos ocurren cosas como el tren bala en lugar de resolver la problemática de los trenes para conectar todo el país.

Por ejemplo, para ir de Ushuaia a Bariloche hay que pasar por Buenos Aires. Ese es sólo un

ejemplo, pero todos sabemos que todos los vuelos pasan por Buenos Aires y hay que realizar conexiones ridículas para ir a lugares que debieran conectarse de otra manera.

En relación con esto quiero hacer una referencia muy particular sobre mi provincia. Cuando aquí hablamos de Aerolíneas y de la necesidad de conectar todo el interior de nuestro país, lo que tenemos que decir con toda claridad es que nuestra nación tiene una situación muy particular. Hay una provincia que es Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, que es una isla, que queda a más de tres mil kilómetros de distancia, a tres días de auto y que para trasladarse por tierra hay que pasar por otro país. Hay muchos diputados que conocen esa situación y otros que tal vez no la conozcan. A su vez, ciudadanos que estén escuchando esta exposición tal vez se estén sorprendiendo con lo que estoy diciendo. Un ciudadano de Tierra del Fuego, si tiene que venir por tierra a Buenos Aires tarda tres días y tiene que pasar por cuatro aduanas.

La verdad es que esa situación nunca se tuvo en cuenta como una cuestión particular. Entonces, cada vez que faltan frecuencias, quedan nuestros ciudadanos aislados sin posibilidades de viajar por ningún otro medio de transporte.

Esta circunstancia no ocurre de la misma manera y con la misma gravedad en otras provincias del país. Concretamente, ¿qué les pasa a nuestros ciudadanos de Ushuaia, Río Grande y Tolhuin? Les pasa que pierden turnos para la atención de su salud porque no consiguen lugar en los vuelos que necesitan. Les pasa también que no pueden enterrar a sus padres, y todos deben saber aquí que muchos de los que estamos ahí gracias a una política de Estado, venimos de otros lugares del país y fuimos a radicarnos a Tierra del Fuego, pero nuestros padres, ya ancianos, viven en lo que llamamos el Norte del país.

Entonces, como les pasa a todas las personas, en algún momento se mueren y es muy común –y nos pasa muy seguido a los fueguinos– que esas situaciones nos encuentren sin posibilidades de trasladarnos.

Por ejemplo, conozco en la ciudad de Ushuaia a una señora enferma que casi diariamente necesita recibir un suero que se traslada desde Buenos Aires en avión. Proviene de un laboratorio que elabora ese medicamento. Ha perdido

la posibilidad de recibirlo debido a que Aerolíneas no lo sube a tiempo porque lo demora o porque prefiere subir otras cargas que resultan más rentables. Por eso en este Parlamento debimos sancionar la ley de carga sanitaria. Pareciera que tampoco fue suficiente para la gente de Marsans. Debido a ello esta señora inició un juicio, lo ganó y la Justicia ordenó que se cumpliera con la ley de carga sanitaria.

Todas esas cuestiones las hemos peleado ante una Secretaría de Transporte, que uno podría suponer –como ocurrió conmigo– que no contaba con todas las herramientas para controlar, porque las privatizaciones fueron desastrosas. Pero no creo que la hayan dejado sin herramientas como para contestarle a un diputado de la Nación que la llamó muchas veces, le mandó muchas notas, y sólo fue recibido en una oportunidad. Ahora, tuve que enviar una nota a la Justicia para que ésta obligue a un pronto despacho de una respuesta por parte de ese secretario de Transporte.

Reconocemos que esta gestión estatal ha posibilitado que esta empresa vuele; incluso, he leído que por primera vez en mucho tiempo durante todo un día los vuelos salieron con puntualidad. Pero también debo reconocer que el señor Alak todavía no ha puesto sobre su escritorio el mapa de nuestro país, para resolver que primero están las rutas más necesarias para el pueblo y luego las más rentables. Esto lo manifiesto porque durante esta gestión se agregó un vuelo diario a la ciudad de Río Grande, pero se cambiaron los aviones y se perdieron cien asientos semanales.

Por esa razón decimos que la empresa estatal comienza a resolver el problema de los fueguinos. Pero no se trata de que pasemos del besamanos de un empresario privado al besamanos de un funcionario público. Por eso, hemos propuesto concretamente una ley que declare a Tierra del Fuego como provincia aerodependiente, para resolver una a una estas cuestiones que estoy relatando.

Utilicé la palabra “hemos” porque la propuesta no es sólo de nuestro bloque, sino que ha sido acompañada por el Concejo Deliberante de Río Grande y fue presentada en conjunto con diputados del Frente para la Victoria de nuestra provincia: Calchaquí y Sciutto. También nos ha acompañado el señor diputado Basteiro, quien conoce el tema y ha acompañado la idea.

Por eso, comprometo en este recinto al bloque oficialista, para que sea el próximo tema que se trate en la Comisión de Transportes, si es que este proyecto de estatización de Aerolíneas tiene que ver con el hecho de que nos preocupa tener una política de transportes que ponga la necesidad del pueblo por sobre la rentabilidad de una empresa.

La responsabilidad que tienen hacia atrás los privados y algunos funcionarios públicos en el vaciamiento de Aerolíneas Argentinas no nos impide comprometernos en una solución. Entendemos que hacia atrás, cero impunidad; pero para adelante, ciento por ciento de responsabilidad.

No entiendo la posición de aquéllos que plantean que como este problema no lo provocamos nosotros, debe ser resuelto por otros. Se olvidan de que en el medio está la gente que necesita el transporte aéreo para viajar.

Aerolíneas va a ser gestionada por este gobierno, que debe demostrar que el Estado puede llevar adelante una empresa, resolviendo los problemas que planteo.

Con los riesgos que implica acompañar este proyecto y darle esta carta de confianza al gobierno nacional debo decir que también tengo mucho optimismo. Por eso, vamos a votar favorablemente este proyecto, esperando que sea el primer paso de la vuelta definitiva de Aerolíneas Argentinas al Estado. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. West. – Señora presidenta...

Sr. Basteiro. – ¿Me permite una interrupción, señor diputado, con el permiso de la Presidencia?

Sr. West. – Sí, señor diputado.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Para una interrupción tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Basteiro. – Señora presidenta: simplemente solicité la interrupción para apoyar la propuesta del señor diputado Gorbacz y comprometerme, como integrante de la Comisión de Transportes –espero que también lo haga su presidenta, la señora diputada Daher–, a poner el transporte aerocomercial como algo prioritario para la provincia de Tierra del Fuego.

Quiero informar a toda la Cámara que este proyecto también cuenta, dentro del arco de

solidaridades, con el apoyo de los sindicatos. Todos los trabajadores aeronáuticos sabemos de la necesidad que tiene Tierra del Fuego en el tema de la comunicación aérea.

Por ese motivo, reitero que nos comprometemos a encontrar la fórmula para poner el transporte aerocomercial como algo prioritario en esa provincia. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. West. – Señora presidenta: realmente, siento que estamos en un momento histórico. Considero que este día es un punto de inflexión en la historia de los últimos años. Voy a pedir autorización para insertar mi discurso en el Diario de Sesiones, porque he hecho un análisis bastante elaborado de estos dieciocho años de privatización de Aerolíneas Argentinas.

Solamente me gustaría recordar –disintiendo con una compañera– que hoy nadie está capacitado para tirar la primera piedra; todos tenemos responsabilidad en la construcción de nuestra historia, por acción o por omisión. Desde ahí debemos ver no solamente los primeros años de la década infame sino también lo que ocurrió después, cuando empezamos a cuestionar el modelo; otros sectores también defendieron ese modelo, hicieron campaña defendiéndolo, llegaron al gobierno y pusieron al padre del modelo como ministro de Economía. Después de eso hubo una tremenda crisis de la que nuestro país está empezando a salir, luego de años de mucho sacrificio y de un gobierno extraordinario como fue el dirigido por Néstor Kirchner.

Y hoy estamos en este punto de inflexión, que nos permite empezar a profundizar el cambio. Quisimos hacerlo hace pocas semanas, y vamos a seguir insistiendo en la profundización de un modelo redistributivo y de justicia social para nuestro pueblo.

Pero hoy, frente al abandono evidente y todo el deterioro provocado por el grupo Marsans, que originó una crisis absoluta a principios de julio, nuestra presidenta tomó una decisión fundamental: por un lado, garantizar el servicio público a partir del rescate de las compañías y por otro, que este Congreso intervenga con su mirada, con su control y con su análisis para garantizar el mejor resultado en ese camino que se había propuesto.

–Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Eduardo A. Fellner.

Sr. West. – Eso es lo que nuestro bloque asumió: respetar el espíritu que tuvo la propuesta de la presidenta de la Nación, y para hacerlo plenamente hicimos correcciones. Somos el bloque oficialista. Somos un bloque dispuesto a aportar inteligencia y no obsecuencia. Somos un bloque que se hace cargo. A lo largo de este debate muchas veces escuché decir “no nos hacemos cargo”, y la historia argentina ya sabe de todo lo que no se hacen cargo. Nosotros nos hacemos cargo de la historia de nuestro pueblo y de sus necesidades, y por eso ponemos el cuerpo y enfrentamos la situación. (*Aplausos.*)

Con esta norma que plantea el rescate de Aerolíneas vamos a garantizar el servicio público de transporte aerocomercial. Vamos a hacerlo por la compra de las acciones. Vamos a hacerlo con la valuación del Tribunal de Tasaciones de la Nación. Vamos a hacerlo con el control de la comisión bicameral, que se hace cargo y está dispuesta a mirar y denunciar todo, haciendo todo lo que corresponda para que este cuerpo disponga de la información necesaria para decidir lo mejor.

Vamos a fijar el precio en este cuerpo. Vamos a garantizar la participación de los trabajadores en un 10 por ciento del patrimonio, porque son ellos los que han venido sosteniendo y defendiendo a la empresa durante los últimos dieciocho años, dando muestras sobradas en los últimos días de poner el cuerpo para llevar adelante circunstancias inmensamente difíciles.

Vamos a autorizar al Poder Ejecutivo a cubrir el déficit operativo en los próximos meses, contemplando esto como aportes de capital o créditos a favor del Estado nacional. Lo vamos a hacer con la mirada de la comisión bicameral, a partir de una información precisa y no liviana, como se ha estado manejando en estos días. Será absolutamente precisa para que todos los diputados y senadores la tengan a su disposición.

Siendo leales al espíritu que ha marcado nuestra presidenta al plantearnos el rescate y la intervención del Congreso, no quiero dejar de terminar este breve discurso sin hacer un llamado al conjunto de nuestra sociedad. Entre todos, el gobierno, los trabajadores y el conjunto de nuestro pueblo, vamos a recuperar una empresa modelo, para que siga siendo el orgullo nacional que siempre fue. Vamos a recuperarla junto a todos los trabajadores, a fin de que nuevamente elija-

mos viajar en Aerolíneas Argentinas, no tenga déficit, sea cada vez más grande, dé más satisfacciones a nuestro pueblo, traiga más turistas a recorrer nuestro hermoso país y sea verdaderamente una empresa que esté al servicio de nuestra integración y nacionalidad. Nosotros nos hacemos cargo. (*Aplausos.*)

4

MOCION DE ORDEN

Sra. Fadel. – Pido la palabra para plantear una moción de orden.

Sr. Presidente (Fellner). – Para una moción de orden tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

Sra. Fadel. – Señor presidente: solicito que la Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento para rendir un breve homenaje a una ex diputada nacional, quien ha fallecido en el día de la fecha.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar la moción de apartamiento del reglamento. Se requieren las tres cuartas partes de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda aprobada la moción.

5

HOMENAJE

I

A la memoria de la ex diputada nacional, doctora María L. Chaya

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Salta.

Sr. Salum. – Señor presidente: la Cámara ha tomado conocimiento de que ha ocurrido un deceso en la provincia de Salta. Se trata de la compañera y amiga María L. Chaya, quien hasta hace muy poco tiempo ocupara un escaño en este recinto.

Ha sido una mujer de firmes convicciones y de sentida militancia. Por eso, en nombre de los diputados Beatriz Daher, Susana Canela, José Vilariño y en el mío propio proponemos a la Cámara guardar un minuto de silencio en homenaje a su memoria.

Sr. Presidente (Fellner). – Si hay asentimiento, se procederá a guardar un minuto de silencio

en homenaje a la memoria de la ex diputada nacional, doctora María L. Chaya.

–Asentimiento.

–Puestos de pie, los señores diputados y el público asistente a las galerías guardan un minuto de silencio en homenaje a la memoria de la ex diputada nacional, doctora María L. Chaya.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda rendido el homenaje de la Honorable Cámara a la memoria de la ex diputada nacional, doctora María L. Chaya.

6

RESCATE DE LA EMPRESAS AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. Y AUSTRAL LINEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A.

(Continuación)

Sr. Presidente (Fellner). – Prosigue la consideración del asunto en tratamiento.

Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Iglesias. – Señor presidente: el oficialismo nos dice que hay dos opciones: la primera es la de comprar una deuda enorme de 890 millones de dólares y confiar la compañía a quien colaboró a su vaciamiento con su complicidad e incompetencia.

La segunda opción que nos presenta el oficialismo implica el fin del mundo: el fin del turismo, el fin del transporte aéreo y el fin de miles de puestos de trabajo.

Eso es lo que nos dice el oficialismo después de cinco años de gobierno. Pero para usar las palabras de un diputado preopinante, me pregunto quién se hace cargo de todo esto. ¿Quién ha venido gobernando? ¿Quién renunció? ¿Quién va a renunciar?

El proyecto del oficialismo habla de comprar, pero comprar significa adquirir activos y pasivos, que en este caso implica comprar una enorme deuda. Esta operación se hace sin que tengamos conocimiento del último balance, con una deuda oculta y con un precio que no conocemos.

Quisiera recordarles la descripción que hace la señora presidenta de la Nación de esta compañía. En el mensaje de elevación señala que un alto porcentaje de la flota se encuentra inmovilizado, que la documentación es incompleta y que está anárquicamente organizada, que se registran incumplimientos en el plan de en-

trenamiento de los pilotos y un inadecuado entrenamiento de las tripulaciones. También se habla de cese de pagos y de fallas en la función logística. Como este es el verdadero estado de la compañía, me gustaría saber quién se hará cargo.

Además, como la señora presidenta propone comprar la empresa a pesar de la descripción que ella misma hace, quisiera saber si en el ámbito privado acostumbra hacer el mismo tipo de operaciones. Seguramente no, porque de lo contrario no se explicarían los 11 millones de pesos de ganancia que obtuvo en el último año.

También me pregunto si los diputados que proponen comprar semejante deuda harían una operación de este tipo en el ámbito privado. Quisiera saber si son capaces de comprar un automóvil con una deuda de patentes que supere diez veces el valor de la unidad.

Si no planteáramos estas cosas, seguiríamos transitando el camino de la larga tragedia argentina, que es la tragedia de la estupidez pública y la astucia privada.

Como se habla de compra, les recuerdo también que no hay compra sin venta. Entonces, ¿dónde está el vendedor? Esto no es “¿Dónde está el piloto?” sino “¿Dónde está el vendedor?”. En realidad, el vendedor figura en el acta. La única expresión que conocemos del vendedor en el sentido de que está dispuesto a vender la compañía es la del acta firmada entre él y el secretario de Transporte, Jaime. Aunque ahora no la nombren, esa acta está escondida entre los pliegues del proyecto de ley.

Por lo tanto, desde la Coalición Cívica le decimos “piedra libre” al acta y “piedra libre” a Marsans, que permanecen escondidos en el proyecto de ley y entre las bancas de este Congreso.

Hay derechos innegables por parte de los trabajadores y los usuarios de Aerolíneas Argentinas. Los usuarios tienen derecho a la continuidad del servicio, mientras que los trabajadores tienen derecho a la continuidad de los puestos de trabajo, con su función, su remuneración y su antigüedad, pero los legisladores también tenemos responsabilidades ante los ciudadanos argentinos que pagan sus impuestos, es decir, ante todos los ciudadanos, porque hasta los desocupados pagan impuestos al hacer frente al 21 por ciento del IVA cada vez que adquieren un alimento. Esta mayoría es más grande y más pobre –lo digo con todo respeto– que la de los

usuarios y los trabajadores de Aerolíneas Argentinas. Ante ellos también debemos hacer honor a nuestra responsabilidad; hablamos de una mayoría cuyo salario medio es de 2.500 pesos, que no viaja en avión y que paga el 21 por ciento de IVA cada vez que compra la leche para sus hijos.

Entonces, cuando se piensa en una salida para la situación catastrófica que ha creado la incompetencia y la complicidad del gobierno, pedimos una solución razonable que no hipoteque el futuro de generaciones de argentinos. Por eso, sentimos la obligación moral de decir “no” al fraude patriótico que nos propone el gobierno, ya que esta operación tiene tres beneficiarios primeros e indudables: se llaman De Vido, Jaime y Marsans.

Señor presidente: desde la Coalición Cívica jamás hemos hablado de quiebra, pero para aprobar este proyecto faltan cuatro condiciones que planteamos en la comisión y que lamentablemente no han sido incluidas. Las señaló nuestro presidente de bloque.

La primera condición es el rechazo del acta; la segunda, el repudio de la deuda. Estas dos acciones significan el rechazo del vaciamiento efectuado entre Marsans, Jaime y De Vido. La tercera condición es la determinación del origen y la cantidad máxima de los fondos destinados al rescate de Aerolíneas Argentinas. No podemos seguir dando cheques en blanco a quienes han vaciado la compañía, y no es posible que para estos fines se saque el dinero de la vivienda popular y de los planes de urbanización de villas.

La determinación del origen y de la cantidad de los fondos es fundamental para que la redistribución del ingreso y la intervención del Estado sean algo más que palabras vacías que tienen exactamente el sentido contrario al que el oficialismo le quiere dar.

La cuarta condición es la renuncia de Jaime y De Vido, porque en ningún lugar del mundo es pensable que quienes son responsables –si no cómplices– del vaciamiento se hagan cargo de la salvación.

Por todas estas razones, la Coalición Cívica votará en forma negativa el dictamen en consideración e insiste en su dictamen de minoría.

–Manifestaciones en las galerías.

Sr. Presidente (Fellner). – La Presidencia solicita con respeto a la barra que guarde silen-

cio. Durante varias horas hemos llevado adelante en buenos términos este debate, que es importante para todos: para ustedes, para los diputados y para la vida del país.

Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Puiggrós. – Señor presidente: adelanto mi voto afirmativo para el dictamen de mayoría porque yo no camino hacia ese lugar del fin del mundo, como acaba de citar el diputado preopinante. Esa idea de que se camina hacia el fin del mundo en realidad es la que surge de ese ojo neoliberal acostumbrado sobre todo a controlar que se disloquen los sistemas.

Cada tanto es bueno recordar que el pensamiento y las políticas neoliberales no se han acabado, y casi podríamos hablar de un neoliberalismo de tercera generación. Así como hubo uno de primera generación, el de Thatcher, y otro de segunda, de Bush, podemos decir que hay una especie de neoliberalismo de tercera generación, que no sé si será argentino, que es el que trata los problemas focalizados. En este caso particular analiza la problemática de Aerolíneas Argentinas desde una mirada de un empresario neoliberal. Para aquel que tiene la filosofía del fin del mundo, naturalmente lo que hay que hacer es ir a la quiebra. Pero también hay que ir a la quiebra de las escuelas, de los hospitales y del conjunto de los sistemas que constituyen el Estado nacional.

Entonces, desde esa perspectiva, hay que deshacerse de nuestra aerolínea de bandera y entonces sí decir de una manera bastante etérea “vamos a fundar una empresa”. A quienes sostienen esto les preguntaría cuáles son las bases sólidas para la fundación de esa supuesta empresa. No voy a repetir lo que ya expresaron los diputados preopinantes de mi bloque y de las otras bancadas que acompañan este dictamen en el sentido de lo que esto significa para los trabajadores, para los clientes, etcétera.

Quiero referirme específicamente a algunas otras cuestiones. Por ejemplo, quiero decir que quienes miran de manera focalizada a Aerolíneas Argentinas y no la consideran como un elemento de ese sistema de transportes de la Argentina que fue destruido o desarticulado en la década del 90 no están analizando para nada una política nacional. No entienden que un país de menos de 40 millones de habitantes y que ocupa el octavo lugar en el mundo en materia

de territorio, con la potencialidad que posee, con una población dispersa y que tiende al desarraigo, necesita como condición fundamental un muy buen sistema de transporte.

No tengo tiempo ahora para buscar las palabras de Sarmiento, que a fines del siglo XIX peleaba por un gran sistema de transporte nacional. Cito a Sarmiento muy caro al pensamiento de muchos, si no de casi todos los que están acá porque él miraba para adelante y decía que el Estado nacional tiene que invertir en el sistema de transporte.

Si vemos las cosas bien, vamos a entender que el gobierno argentino no está tratando el tema de Aerolíneas Argentinas aisladamente sino como parte de una política, y voy a explicar por qué digo esto. Recodemos, por ejemplo, los casos de los astilleros. En el caso de Tandanoor hubo una lucha importante de los trabajadores para que el Estado rescatara a la empresa, y lo hizo. El astillero Domecq García, que fue rescatado, ahora está recuperando el submarino San Juan. ¿Qué se está construyendo allí? Un gran polo de producción para la marina mercante, para la Armada, que da trabajo a muchísima gente. Otro ejemplo es el de los astilleros de Río Santiago: en el conjunto de los astilleros hay 23 mil trabajadores que están siendo formados, educados y capacitados. Esos astilleros, que son de la provincia de Buenos Aires, también fueron recuperados y tienen posibilidades de convertirse en un astillero nacional.

¿Recuerdan la fábrica de Pulqui en la provincia de Córdoba durante el gobierno de Perón? La fábrica donde nació el Pulqui fue entregada a Lockheed Martin, que fabrica el Pampa, durante las políticas neoliberales de los años 90. ¿Cómo puede Lockheed Martin fabricar el Pampa?

El gobierno nacional ha emprendido una política por la cual está recuperando la fábrica de aviones. Ya se ha hecho el convenio con Lockheed Martin y están en marcha convenios muy importantes para la fabricación de aviones con Embraer, de Brasil, y con Chile.

Queremos que la Argentina fabrique aviones. Esas son empresas del Estado que funcionan. Ocorre que cuando se manda a la quiebra a Aerolíneas Argentinas se parte de una idea que no se dice pero que existe, que es que las empresas del Estado nunca funcionan. Doy el ejemplo del INVAP, sobre lo que no me puedo ex-

tender por falta de tiempo aunque podría hablar mucho sobre ello. Le vendimos el reactor a Australia, ganando un concurso frente a otros países muy importantes.

Hemos invertido en formación de pilotos por parte de las Fuerzas Armadas y el Ministerio de Defensa en forma conjunta, concurriendo también Gendarmería, Prefectura y Policía.

Por su parte, la Universidad de Buenos Aires tiene la carrera de ingeniería naval en la Facultad de Ingeniería; allí cuentan con el simulador naval más importante del país. Las universidades de La Plata, la de Córdoba y la Tecnológica Nacional tienen carreras de Ingeniería Aero-náutica. Los gremios también forman gente.

Entonces, durante muchos años ha habido una acción del Estado nacional a través de diversos organismos públicos nacionales y de un sistema de formación por el cual tenemos la excelentísima capacitación de nuestros pilotos, técnicos y el conjunto del personal de Aerolíneas Argentinas.

Por eso, en rigor, nosotros también –subrayo el “también” porque suma y le doy mucha importancia– estamos haciendo una operación de rescate de un capital simbólico incalculable. Rescatemos ese capital simbólico.

No tomemos el rescate de Aerolíneas Argentinas como un regalo indeseado sino como un proyecto en el marco de una planificación que significa recuperar el sistema de transportes de la Argentina. De no ser así, la única forma de comunicación entre los argentinos será a través de un gran ojo, el del panóptico, el de la televisión. Los argentinos nos comunicaremos de una punta a la otra del país porque habrá un emisor que desde la televisión se comunicará con el conjunto.

Necesitamos recuperar nuestra línea de bandera. Estamos a favor de que la Argentina tenga una población integrada, activa, y de que se recuperen las economías regionales.

Necesitamos que se reconstruya el sistema de transportes, en ese marco en especial el del transporte aéreo, y como pilar para ello se requiere recuperar Aerolíneas Argentinas.

Voto a favor del dictamen de mayoría porque de acuerdo con su texto este Congreso de la Nación tiene la última palabra. Entonces, hagámoslo ya: recuperemos Aerolíneas Argentinas. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Neuquén.

Sr. Acuña. – Señor presidente: hoy, el Parlamento tiene la responsabilidad histórica de tratar y resolver la situación terminal de Aerolíneas Argentinas y Austral, que como todo enfermo terminal no pueden ser tratadas con una aspirina.

El proyecto en consideración es un comienzo de un remedio curativo que ataque sus raíces. El texto remitido al Congreso de la Nación fue modificado, lo que implicó un salto cualitativo. Esto ha sido producto de la ronda de conversaciones y las discusiones muy enriquecedoras que tuvieron lugar en las distintas comisiones, en el entendimiento de que el debate en el plano de las ideas es la mejor forma de tratar esta grave situación que atraviesan Aerolíneas Argentinas y Austral, y no el plano de la imposición.

Desde su creación en 1950 Aerolíneas Argentinas ha llevado su prestigio a lo largo y a lo ancho del país y hasta el lugar más recóndito del planeta. En 1989, previo a su privatización tenía capitales físicos que orillaban los 700 millones de dólares y ganancias de aproximadamente 90 millones de dólares anuales. Esto no sólo era mérito de esta aerolínea de bandera que tanto enorgullece a los argentinos. También se llegó a esa situación por el esforzado y laborioso trabajo de sus capacitados empleados, que realizaban desde la tarea más sencilla hasta la más compleja, y que son los que han puesto lo mejor de sí. Además, obviamente detrás de estos trabajadores estaban sus familias, que los han sabido contener.

Ellos han puesto la mejilla y han recibido la cachetada de mucho público por el deficiente servicio, y han puesto la otra mejilla ante la cachetada de Marsans con esta administración fraudulenta que venía desarrollando. Hoy están poniendo el pecho para recuperar esta aerolínea que supo ser un orgullo.

La sanción de esta norma es un capítulo para encontrar la solución definitiva.

–Aplausos en las galerías.

Sr. Acuña. – Creo que en este primer capítulo no debemos olvidar el tema de las responsabilidades. En el informe se decía que la situación actual de la empresa es responsabilidad del grupo Marsans debido a la deficiente gestión empresaria.

También el Estado tiene responsabilidad, ya que sus funcionarios no han sabido llevar a cabo un control adecuado. La Secretaría de Transporte tiene mucho que explicar, al igual que el ministro De Vido.

Por ello, no creo que con esta ley estemos estatizando deuda ni encubriendo el vaciamiento de la Corona española continuado por el grupo Marsans. En su artículo 3° se deja bien en claro que el precio que se determine será aprobado, como corresponde, por este Parlamento. Además, los activos y todo el capital que se le inyecte también será considerado como capital, y desde este lugar lo defenderemos.

Entre dos males siempre elegimos el menor. Este no es un quiosco; no es un supermercado. Se trata de un problema complejo y, como tal, la mejor manera de resolverlo es en este ámbito y por medio de un acto normativo que lleve claridad para superar la difícil situación empresarial y para contener, preservar y sostener a las 9 mil familias que han desarrollado esta maravillosa empresa, por los que ya se han retirado, por los que están y por el ejemplo que han constituido para el país.

Por ello, el esfuerzo es doble, al igual que el compromiso, y nos motivará a traccionar todos juntos para defender esta empresa.

En este primer capítulo debemos tener los ojos puestos en el segundo que contempla la determinación de las deudas y de las responsabilidades. Allí tendremos que trabajar nuevamente con los ojos puestos en el control y para que el vaciamiento no se lo “lleven de arriba” los que han defraudado y los que no han cumplido con su deber ni con las obligaciones que tenían a su cargo y no han hecho lo que debían hacer.

Por ello, ratificando estas cuestiones y lo que ha expresado el bloque del Movimiento Popular Neuquino, vamos a apoyar estos nueve artículos porque creemos en la recuperación de Aerolíneas Argentinas, porque no vamos a reconocer deuda, porque vamos a exigir el cumplimiento de las responsabilidades y porque también vamos a bregar para que el poder jurisdiccional lleve a cabo su investigación para que paguen sus culpas quienes deben hacerlo.

Por esas razones vamos a votar afirmativamente este proyecto de ley. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

Sr. Alfaro. – Señor presidente: para hablar sobre el tema de Aerolíneas Argentinas es importante hacer un poco de historia.

Salvando distancias y diferencias, Aerolíneas Argentinas tiene mucho en común con Ferrocarriles Argentinos, empresa de transporte de nuestro país. En ambos casos se llevó a cabo su estatización en el año 1950, durante el gobierno de Juan Domingo Perón. Hoy, el gobierno de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner está buscando el rescate de las dos empresas, luego de haber pasado por la nefasta década del 90.

En 1950, cuatro empresas que operaban en vuelos de cabotaje en nuestro país se fusionaron para formar lo que conocemos como Aerolíneas Argentinas, que no solo tenía por objeto su función aerocomercial sino también su función política y social.

La fusión se realizó por decreto, y en ese momento la empresa operaba con naves DC-3, DC-4 y DC-6. También es importante señalar que fue la primera empresa latinoamericana que realizó los vuelos en jet.

Llegó 1991 y en esa época Aerolíneas Argentinas disponía de 30 aeronaves y un sinnúmero de agencias internacionales por todo el mundo. En ese año se produce su privatización y pasa a manos de Iberia, principal empresa competidora.

En razón de ello comienza un plan sistemático para el desmantelamiento de Aerolíneas Argentinas. También Iberia en aquella oportunidad compraba en América latina IASA, empresa que hoy ya no existe.

Desde su privatización pasó por varias manos. Por ejemplo, también llegó a American Airlines. Como nos decía la gente de APLA tan solo estuvo ocho meses, con el único propósito de vendernos un sistema de aeronavegación. Después pasó a manos del organismo español SEPI, y esto es importante.

A este organismo acudió la Comisión de Transportes de este cuerpo en su momento para evitar la quiebra. Entonces mal podemos pedir nosotros la quiebra en esta oportunidad.

Luego pasa a manos de Marsans, y es de público conocimiento la depredación que se realizó por este grupo operador. Muchas fueron las promesas, inversiones de millones de dólares, de euros, rutas nuevas, ciudades. Se comprometieron pero nunca cumplieron. Encima esta empresa tuvo la osadía de acercarse a este cuerpo para decir que se trasladaba por los

empleados y por los dirigentes gremiales, cuando en realidad siempre fueron las variables de ajuste.

No debemos olvidar el tema de las indemnidades en el contrato general de transferencia del 90, en donde sus empleados pagaron sus costos. Como por ahí dijo un diputado, tampoco nos olvidemos de las 769 licencias mediante la conciliación.

Tampoco debemos olvidar que bajo el programa de racionalización de estructuras administrativas y comerciales, Aerolíneas Argentinas llegó en el año 1997 a tener 4.913 empleados. Es decir, seis mil familias en la calle.

Es lógico y normal que los empleados de Aerolíneas apoyen este proyecto oficial impulsado por el gobierno de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, pues conocen sus peripecias y todos los procesos por los que pasaron.

También es indudable que hay grandes responsables en este proceso privatizador. Tuvieron que fijárselo como meta. No sólo fue necesario ponerlo en el escenario político sino también disimularlo con retórica para la venta de esta empresa.

A esta altura no podemos dejar de señalar que el ex ministro Dromi fue el artífice de esta privatización, por la que llegó a ser interpelado por este cuerpo. Tampoco la Justicia permaneció ajena al accionar. Finalmente, este proceso vio coronado su objetivo en la madrugada del jueves 21 de noviembre de 1991, en la que se firmó el acta acuerdo formalizada por el entonces presidente Carlos Menem, no de traspaso sino de entrega de Aerolíneas Argentinas a su nuevo dueño de esa oportunidad, Iberia. Se dejaron de lado todos los reclamos de la sociedad, así como todas las observaciones de la comisión bicameral.

Este proyecto oficial viene a establecer las condiciones y marco de compra con la participación exclusiva del Tribunal de Tasaciones, y llega a este cuerpo para su ratificación. Con esto hoy estamos sancionando una norma de jerarquía superior a lo que es un acta acuerdo, que no puede ir en contra de la norma que vamos a sancionar.

También es muy importante señalar que este proyecto oficial viene a buscar la continuidad legal y práctica del servicio aerocomercial, pues es responsabilidad del Estado velar por la adecuada y correcta prestación del mismo.

Se busca fortalecer la integración del territorio nacional, la unión, el comercio y el turismo. Se busca fortalecer la integración del país con el mundo. Se garantiza la defensa nacional y el mantenimiento de la fuente de trabajo.

Se busca dar una solución al problema garantizando la paz social y evitando una quiebra ruinosa que traería aparejado el corte del servicio, los incumplimientos internacionales y la pérdida de imagen de nuestro país.

Tal vez esta no sea la solución ideal, pero es la que estamos obligados a tomar como Estado. Seguramente hay responsables, tanto estatales como privados, desde el momento mismo de inicio de la privatización, quienes tendrán que asumir su responsabilidad y rendir sus cuentas.

Esta no es la última participación del Congreso de la Nación. Ya tendremos que ver más adelante informes que hacen a las valuaciones, al estado financiero, al activo, al pasivo, que serán de análisis futuro. Pero hoy debemos tener como premisa que Aerolíneas Argentinas tiene que ser nuestra aerolínea de bandera, que sea respetada y respetable y, sobre todo, una empresa que inspire confianza.

Hoy tenemos que avalar el rescate, la continuidad y la regularidad de un servicio necesario y estratégico para el desarrollo del país. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por San Juan.

Sra. Caselles. – Señor presidente: como sanjuanina y como argentina me siento orgullosa de poder participar hoy en el debate de un tema de tanta trascendencia para todo nuestro pueblo.

Quisiera solicitar que se me autorice a insertar mi discurso, en el que figurará con más detalle mi visión de lo que hoy vamos a votar. De todas formas, no quiero dejar de decir que cuando escucho hablar, o cuando veo la sigla que representa a Aerolíneas Argentinas, realmente me trae muchos recuerdos, nostalgias, ilusiones y sentimientos frente a un símbolo que es nada más ni nada menos que el símbolo de la unión de todos los argentinos.

En lo personal, para mí Aerolíneas Argentinas representa la Argentina, nuestro sentido de pertenencia, lo nuestro, porque Aerolíneas Argentinas es nuestra y desde San Juan no estamos dispuestos a perderla.

Cuando se habla de Aerolíneas seguramente vienen a la mente un montón de desafíos que tienen que ver con la posibilidad de resolver un montón de cuestiones que afectan a miles y miles de argentinos.

Cuando se habla de recuperar lo nuestro, como es Aerolíneas Argentinas, se está hablando de la posibilidad de crecimiento, de integración, de hacer efectivo esto que tanto queremos los integrantes de este bloque: la igualdad y la justicia social para todos los argentinos.

Escuchaba decir con mucha certeza que serían aproximadamente 10.000 personas las que hoy están pidiendo por su trabajo, pero yo creo que la historia no queda ahí. Cuando se habla de los argentinos involucrados no sólo hay que pensar en esas 10.000 personas que dependen directamente de la empresa, sino en miles y miles de argentinos que forman parte de otras actividades de nuestra patria, del turismo, por ejemplo, porque en ello vemos reflejados artesanos, taxistas; hasta nuestros mismos aborígenes forman parte de esta historia.

Por lo tanto, desde San Juan, desde nuestro querido Partido Bloquista que integra este gran Frente para la Victoria, venimos a decirle sí a Aerolíneas Argentinas, lo que es decirle sí a la familia, sí a la patria y sí al crecimiento. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – La Presidencia agradece el gesto de la señora diputada reopinante de haber solicitado la inserción del resto de su exposición en el Diario de Sesiones. Ojalá su ejemplo sea imitado por otros señores diputados, habida cuenta de que hay anotados más de veinte oradores.

Tiene la palabra la señora diputada por el Neuquén.

Sra. Comelli. – Señor presidente: la gran mayoría de los diputados viaja en forma permanente en avión. En este momento siento que tengo mi primer aterrizaje forzoso. En realidad, ese aterrizaje se debe a lo que nos dejó la década del 90, con aquella creencia –por imposición o por ignorancia– en cuanto a que lo privado era lo mejor.

Por suerte, en mi provincia hace tiempo que dejamos de debatir esta antinomia de público o privado. En realidad, lo que debemos analizar es la eficiencia.

En Neuquén tenemos empresas del Estado vinculadas con los servicios públicos, son efi-

cientes y participativas. Vivimos procesos privatizadores que dejaron terribles secuelas negativas, como ocurrió con YPF. Algún día deberemos dar un debate al respecto, por sus consecuencias y por quiénes fueron los responsables. Debemos ver las versiones taquigráficas de aquel momento y los discursos de hoy.

En este particular debate, me parece que tenemos que encuadrar el tema en el marco de un negocio que no deja de ser deficitario a nivel mundial. Esto lo conocen todos, porque está pasando en países desarrollados que subsidian la actividad. Si esto pasa a nivel mundial, ni hablar de nuestra línea de bandera después de tantos años de corrupción y de ineficiencia de gestión.

Lo cierto es que desde el punto de vista financiero, económico y legal, la empresa está en quiebra.

Provengo de la cordillera, y no precisamente de un lugar turístico como Bariloche o El Calafate. Por eso es importante mantener los vuelos y también corresponde que prestemos atención al hecho de que el personal corre el riesgo de perder su empleo. En algún momento se habló de la quiebra y la continuidad del giro comercial de la empresa. Suena bien y además lo prevé la ley de concursos. Pero no es tan simple como cuando uno lo dice. En realidad, existen riesgos operativos e implica la suspensión inmediata de las operaciones de la empresa. Obviamente, también la suspensión de los contratos de trabajo. Además, están los tiempos procesales, nulidades e incidentes.

En este país tenemos bastante experiencia en la continuidad o no de algunas empresas que cerraron y sabemos como el debate sobre creación de una nueva empresa, en el mejor de los casos, demanda un tiempo que se traduce en que gran parte del país quede aislado. Muchos no vivimos en la Capital ni cerca de la Capital. Vivimos orgullosos en el interior del país.

Cualquiera sea la decisión que se tome implicará disponer de recursos, y no pocos. Entonces, ¿quién financia? ¿Quién se hace cargo? ¿De dónde salen los recursos? Para que quede clara nuestra posición, adelanto que vamos a acompañar el proyecto; queremos una aerolínea estatal, no una deuda privada.

Entonces, es necesario abordar la responsabilidad personal de los directivos y de los accio-

nistas de Marsans por la liquidación de la aerolínea. También debemos tener en cuenta la responsabilidad y participación de los funcionarios que representan al Estado nacional, mediante la intervención del Procurador General de la Nación, la comisión bicameral o ambos. Lo importante de hablar a esta hora –casi al final–, es que pudimos recoger varias opiniones de muchos diputados que quedarán asentadas en el Diario de Sesiones. Algunos solicitaron que apelemos al sentido común y otros dijeron que los únicos pasivos que iban a defender eran los jubilados. Esto último lo comparto: y que no hay que pagar nada. Esto es lo que gran parte de los diputados, básicamente del oficialismo, han expresado. Es lo que nos llevamos de las versiones taquigráficas para la segunda vuelta, que va a ser cuando tratemos el precio que será determinado por el Tribunal de Tasaciones.

Entonces, reitero: bueno es llegar a esta altura de la noche porque nos sentimos reafirmados en la convicción de acompañar el proyecto y, por lo que han expresado gran parte de los señores diputados, por la deuda, seguramente vamos a acompañar también la segunda vuelta; si no, estará la versión taquigráfica de esta sesión para encauzar el próximo debate.

Por último, quiero hacer una referencia que me parece importante y que tiene que ver con la calidad institucional. En el marco del debate de este proyecto hemos sentido como nunca una relación de consulta, de respeto, de preguntarnos cuál es nuestra opinión y de dejarnos expresar –poco o mucho–, no sólo en el recinto sino antes, cuando se elaboraba el dictamen y las observaciones, y esto lo quiero destacar. Creo que si podemos seguir trabajando así, no divorciados del diálogo, vamos a encontrar los grandes consensos que necesita el país.

Quiero aclarar que cuando hacemos observaciones no nos animan visiones electoralistas de futuro sino que lo hacemos para solucionar problemas del presente. Me gustaría que este decolaje sea en serio y podamos sacar adelante a Aerolíneas Argentinas.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Rodríguez. – Señor presidente...

Sr. Bullrich. – ¿Me permite una interrupción, señora diputada, con el permiso de la Presidencia?

Sra. Rodríguez. – Sí, señor diputado, pero le voy a pedir que sea breve para que no me quite mucho tiempo de mi exposición.

Sr. Presidente (Fellner). – Para una interrupción tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Bullrich. – Señor presidente: voy a cumplir con el pedido de brevedad de la señora diputada.

Quiero aclarar que la única obligación que tiene Marsans para vender las acciones está en el acta acuerdo. No tiene otra obligación que el acta acuerdo. Entonces, no hablemos de otro precio o del Tribunal de Tasaciones. Repito: la única obligación que tiene Marsans para vender las acciones es la que se fija en el acta acuerdo. Si no tenemos en cuenta el acta acuerdo, no tiene obligación de vender las acciones, y por lo tanto no le vamos a poder comprar al precio que queremos; y si se considera el acta acuerdo, va a querer vender al precio que dice esta última.

Sr. Presidente (Fellner). – Continúa en el uso de la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Rodríguez. – Señor presidente: la verdad es que lamento que no estén presentes más compañeros del oficialismo. Afortunadamente, está en el recinto la presidenta de la Comisión de Transportes, a quien pido especialmente que escuche estas palabras, que van a ser una crítica constructiva al proyecto del oficialismo dado que el nuestro ha sido explicado abundantemente por otros diputados de mi bancada.

Aquí se ha dicho que el proyecto que finalmente ha venido al recinto mejora el enviado por el Poder Ejecutivo, y la verdad es que me congratulo del proceso de discusión que ha habido en esta Cámara. Sin embargo, no es cierto que se haya logrado mejorar en todo lo que ha enviado el Poder Ejecutivo, ya que en algunos aspectos estamos aún en déficit en comparación con lo que nos envió.

Por eso, pido a los diputados del oficialismo que reflexionen, porque el Ejecutivo fue por más de lo que estaba en ese proyecto. Si contemplo que realmente tienen la expresada buena voluntad de garantizar el servicio aerocomercial, la transparencia de este procedimiento y proteger los dineros de todos los ciudadanos, no deberían tener ningún inconveniente en aceptar estas críticas.

El artículo 9° del proyecto enviado por el Poder Ejecutivo dice: “Las transferencias realizadas y a realizarse con aportes del Tesoro nacional para gastos de gestión, administración y funcionamiento de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., hasta la efectiva transferencia de la propiedad de las acciones, deberán ser computadas como aportes de capital”. Hago especial énfasis en la palabra “deberán”.

En cambio, el artículo 6° del dictamen de mayoría dice: “El monto de las asistencias financieras realizadas y a realizarse por el Poder Ejecutivo nacional con la finalidad de atender lo dispuesto en el artículo anterior, podrán instrumentarse como aportes de capital y/o como créditos a favor del Estado Nacional, debiendo realizarse las adecuaciones presupuestarias correspondientes”.

Es decir que el Poder Ejecutivo habla de “deberán” y el dictamen de “podrán”. Agradezco a mis maestros en derecho que me hayan enseñado lógica deóntica. He sido formada por los mejores profesores analíticos, como Carlos Nino, Bulygin y Genaro Carrió. Si algo aprendí son estas cuestiones de lógica.

Aquí aparece el “podrán” y las conjunciones “y/o”. Si se hubiese dicho “podrán” y utilizado la conjunción “o”, se podría haber interpretado que “podrán instrumentarse como aportes” o que “podrán instrumentarse como créditos”. Al decir “y/o”, significa que podrán instrumentarse como aportes y créditos o que no podrán instrumentarse como aportes y créditos; es decir que podría ser una donación o un subsidio.

Ya veo las caras y las risas de mis colegas, pero si no quieren estos comentarios, escriban bien las leyes. Estoy haciendo una crítica constructiva. El Poder Ejecutivo lo escribió bien. ¿Por qué lo debemos hacer mal nosotros, introduciendo una ambigüedad interpretativa?

Incluso observen qué ocurrió en la privatización de los 90. Si todos los activos y transferencias que se hicieron en ese irregular proceso de privatizaciones hubieran quedado como activos del Estado nacional, hoy no estaríamos discutiendo en la mesa de negociación los subsidios y las tarifas. Hasta podríamos estar debatiendo en el CIADI. Entonces, ¿por qué no hacerlo bien, cuando lo único que se debe cambiar es una palabra? Si se coloca “deberán”, no habría problemas.

El segundo punto de mi planteo se refiere al artículo 8° del proyecto del Poder Ejecutivo, que dice: “Los organismos del Estado deberán prestar la colaboración y asistencia necesaria a los fines del cumplimiento de esta ley”.

Ahora, el artículo 8° del dictamen dice: “Para garantizar la transparencia de los procedimientos de manera de facilitar el análisis, la evaluación y el control de la correcta instrumentación de la presente ley podrá requerirse a tal efecto la intervención de la Auditoría General de la Nación...”.

Creo que aquí se está bajando el estándar del nivel de transparencia. En este caso también correspondería decir que “deberá” requerirse la intervención de la Auditoría General de la Nación. Esto garantizaría la transparencia para todos y permitiría un cuidado apropiado del erario.

Esto nada obsta a los objetivos que se han proclamado desde la bancada oficialista. En todo caso, nos cuida a todos en relación con un grupo que ya ha demostrado ser mafioso e incumplir con las obligaciones que ha contraído.

Para ello basta leer el mensaje que acompaña el proyecto del Poder Ejecutivo acerca de las numerosas irregularidades del grupo Marsans. Por lo tanto, que exista una intervención de la Auditoría, donde además los auditores oficialistas son mayoría, creo que sólo abundaría en provecho de la mejor transparencia y control del proyecto de ley. Para que esto tenga efecto, indudablemente tiene que hacerse en forma previa a cualquiera de los procedimientos indicados en el artículo.

Reitero que no son cuestiones que deban molestar al oficialismo; es una crítica constructiva. Si el objetivo es garantizar la transparencia no tendrían que tener inconveniente en hacer esas dos modificaciones.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Cortina. – Señor presidente...

Sr. Cigogna. – ¿Me permite una interrupción, señor diputado, con el permiso de la Presidencia?

Sr. Cortina. – Sí, señor diputado.

Sr. Presidente (Fellner). – Para una interrupción tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Cigogna. – Señor presidente: he pedido la interrupción para responder la inquietud

planteada por nuestra profesora de lógica deóntica.

La modificación en la redacción del artículo 6° remitido por el Poder Ejecutivo –que a mi juicio lo mejora obedece a que en el texto original se daba por sentado que esta es una venta terminada, cosa que no es así–. Esta es una venta condicionada a la posterior aprobación por parte del Congreso de la Nación.

En consecuencia, es correcto decir que los aportes que se realicen se podrán considerar como aporte de capital, en caso de que es perfeccione la venta, o como créditos, en caso de que ello no ocurra; no hay lugar a una tercera posibilidad ni a que estos aportes sean considerados como subsidios o algo por el estilo. El artículo reconoce sólo dos posibilidades y no tres.

Sra. Rodríguez. – Pido la palabra por haber sido aludida.

Sr. Presidente (Fellner). – No fue aludida, señora diputada.

De todos modos, si el señor diputado por la Capital le concede una interrupción no tengo inconveniente en otorgarle el uso de la palabra.

Sr. Cortina. – Le concedo la interrupción, señora diputada.

Sr. Presidente (Fellner). – Para una interrupción tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Rodríguez. – Señor presidente: si el objetivo es el que acaba de explicar el señor diputado por Buenos Aires, el texto del artículo tendría que decir: “...podrán instrumentarse como aportes de capital o como créditos a favor del Estado nacional...”. Entonces, habría que cambiar la expresión “y/o” por “o”.

Sr. Presidente (Fellner). – Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Cortina. – Señor presidente: voy a ser breve porque la presidenta de mi bloque ya ha fijado nuestra posición en relación con este tema. Pero como el debate ha sido extenso creo que vale la pena reforzar algunos de los conceptos que sustentamos en nuestro dictamen de minoría.

Para los socialistas es una satisfacción que estemos sesionando en esta Cámara de Diputados con la presencia de tantos trabajadores de Aerolíneas Argentinas. Digo esto porque luego de la más terrible noche que ha vivido nuestro país, como lo fue la última dictadura militar,

con la que se dio inicio a un proceso de vaciamiento del país a través de la instauración de un modelo neoliberal, con el consiguiente saqueo y violación sistemática de los derechos humanos, hubo una segunda noche en la Argentina, una noche en democracia pero también terrible. Me refiero a la década del 90, época en que se vació y se saqueó el país, toda su estructura y las empresas del Estado.

Cuando todo eso sucedía, muchos de los que hoy entran en trance cuando se pronuncia la palabra estatización, acompañaron y votaron a dos manos, para decirlo en criollo, esa política de privatización. Y la resistencia en el Congreso Nacional estuvo a cargo de un puñado de diputadas y diputados que preservaron la dignidad de este cuerpo, como Germán Adbala y Guillermo Estévez Boero... (*Aplausos.*) Y otros que a partir de 1991 continuaron, como por ejemplo Pino Solanas y el gran maestro Alfredo Bravo.

Mientras en el Parlamento esos diputados defendían en soledad una posición de dignidad nacional, en las calles eran los gremios aeronáuticos los que lo hacían para que no se privatizara vergonzosamente como se hizo Aerolíneas Argentinas.

Por lo tanto, los socialistas venimos a plantear aquí la necesidad de crear una comisión que investigue no a un color político, a un gobierno o a un funcionario, sino a un período vergonzoso de 18 años de privatización de Aerolíneas. Aquí hay que investigar a todos los signos políticos que han gobernado nuestro país durante los últimos 18 años: a quienes hoy tienen una postura pero en otros gobiernos han tenido incluso responsabilidades ministeriales y a los que hoy expresan una postura pero han estado de ambos lados del mostrador en lo que se refiere a la problemática de Aerolíneas Argentinas.

En nuestra opinión, es importantísimo que reflexionen el oficialismo y otros bloques de la oposición para que sea tenido en cuenta lo que plantea el bloque del Partido Socialista en el sentido de conformar una comisión investigadora. Entendemos que la revisión del pasado y de la justicia en materia de derechos humanos es concomitante con la investigación de los planes de saqueo y de expoliación del Estado argentino. Los socialistas tenemos autoridad para expresar esto porque hemos acompañado todas las políticas de este gobierno en materia de

derechos humanos, y esto lo sabe muy bien el oficialismo.

Si este Congreso ha tenido el honor y la satisfacción de dejar afuera de su banca a un genocida y a un represor, también debe tenerlos para investigar uno de los escándalos más grandes que ha tenido este período democrático, que es el vaciamiento de Aerolíneas Argentinas.

Entonces, como lo hicieron otros compañeros y compañeras de nuestro bloque, llamamos a la reflexión a fin de que se haga un esfuerzo para consensuar el dictamen y se incorpore en cuatro o cinco artículos –tal como lo hemos planteado– la conformación de esa comisión investigadora.

Voy a tomarme dos minutos más, que son los que gentilmente he cedido. Aquí hemos manifestado una propuesta muy clara: hemos rechazado el acta acuerdo firmada entre el gobierno nacional y Marsans. Hemos reconocido que se debatió mucho mejor este tema que la problemática del campo, cuya consideración tuvo lugar hace tan solo un mes. Reconocemos que el oficialismo ha flexibilizado su propuesta y que presenta aspectos positivos. Preferimos una estatización vía expropiación porque entendemos que el precio debe ser fijado unilateralmente por el Estado argentino y porque es la mejor garantía de que Aerolíneas Argentinas no vuelva a ser privatizada.

Algunos, nos han planteado que este no es un voto a favor de la estatización. Sí lo es. Es a favor de la estatización con otro camino: un camino que no cree en el cierre de la empresa, un camino que no cree en la conformación de otra empresa, y que yo personalmente pienso que es una propuesta bastante improbable, un camino que no cree que la estatización se pueda dar y que estemos tan satisfechos solamente a través de la compra de un paquete accionario de en una sociedad anónima, un camino que cree que una empresa estatal en serio requiere una expropiación luego de haberla declarado de utilidad pública, un camino en donde construyamos una verdadera empresa del Estado con participación de los trabajadores, las provincias y el Estado.

Creo finalmente que los caminos de los que piensan que Aerolíneas debe ser una empresa del Estado van a confluir. Estoy seguro de que la propuesta que está haciendo el bloque del Partido Socialista va a ser rescatada dentro de

cuatro meses por el oficialismo, que ha actuado de buena fe y cree realmente en la necesidad de reestatizar Aerolíneas, así como por muchos bloques de la oposición. Si no, estaremos en los estrados judiciales con Marsans o discutiendo un nuevo acuerdo disparatado en este Congreso de la Nación.

Para terminar, pido a los trabajadores que entiendan esta posición. Nosotros estamos a favor de la estatización, pero no con la propuesta que ha llevado adelante el oficialismo sino a través de la creación de una comisión investigadora y la correspondiente expropiación para conformar nuestra empresa del Estado Aerolíneas Argentinas.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

Sra. Genem. – Señor presidente: por el respeto que me merecen los colegas y los trabajadores presentes trataré de reducir el tiempo de la fundamentación de mi voto.

Hoy, nos encontramos aquí debatiendo la verdad jurídica que nos impuso la moda de los años 90, que enajenó Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur Sociedad Anónima a manos privadas. El gobierno del doctor Alfonsín ya había apuntado a esta solución que posteriormente se dio con las características por todos conocidas y a las que sólo se opusieron los trabajadores, preanunciando con su sabiduría popular los acontecimientos futuros.

Respetando la verdad jurídica y los compromisos, el Estado atendió con diversos instrumentos la posibilidad de corregir el rumbo. Esto quiere decir que no toda línea aérea administrada por los privados es ineficiente. Hoy, como miembros de este bloque, reconocemos esta verdad popular.

Nos encontramos ahora tristemente ante la voracidad capitalista en la cual la renta y su beneficio no fueron producto de mejorar el servicio y la productividad sino que ello fue logrado a expensas del vaciamiento y la malversación primero de Iberia y luego de Marsans.

Hoy, estamos reconociendo que la verdad popular de los trabajadores se impone y no debemos desconocerla.

Aerolíneas Argentinas y Austral deben volver a ser símbolo de orgullo nacional. Aprendamos de la historia reciente y pongamos nuestra capacidad para convertir a nuestra línea de ban-

dera en motor de la integración regional. Hay mucho por hacer en esta materia.

También es nuestra responsabilidad subsanar los errores que cometimos en el pasado, pero los errores tienen un costo. Por, eso delegamos en el Tribunal de Tasaciones de la Nación las valuaciones correspondientes, con el control de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, que serán como nuestros ojos y oídos en todo el proceso que resta.

Este Congreso de la Nación tendrá la gran responsabilidad de dar la última palabra.

Quiero significar que este proyecto de ley contempla la cesión del 10 por ciento del paquete accionario de la empresa a los trabajadores, de conformidad con el programa de propiedad participada, que tiene el expreso cometido de dar voz y voto a quienes día a día construyen la empresa: sus trabajadores.

Es mi deseo que este debate aporte esclarecimiento y enriquecimiento del capital que significa la aeronavegación para este país.

Pido a mis pares que pensemos con grandeza y futuro y no nos encerremos en una visión de cabotaje y mezquindades.

Como peronista reivindicó la verdad popular de una línea aérea del Estado, con mayor servicio, que conecte con fluidez todo el territorio nacional y nos abra a todos los destinos del mundo. Ese fue el mandato de su creación por parte del general Perón, quién allá por 1949 dio inicio a las operaciones de Aerolíneas Argentinas. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Tucumán.

Sra. Díaz. – Señor presidente: una diputada preopinante sostuvo que Aerolíneas Argentinas ya no es una línea de bandera, que sólo queda un sentimiento.

Adelantando su voto por la negativa en relación con este proyecto, otra diputada dijo que venía a hablar en nombre de los humildes, de esos que no tienen para comprar un boleto aéreo, y que no era justo aportar indirectamente por medio del pago de impuestos a la reestatización de esta empresa.

Solicito autorización al cuerpo para insertar en el Diario de Sesiones los conceptos que pensaba pronunciar, pero antes quiero expresar mis

sentimientos justicialistas y hacer más las palabras y los sentimientos de los humildes de mi provincia y de mi pueblo.

Creo que la mayoría de nosotros no había nacido cuando allá por diciembre de 1950 el general Perón dictó el decreto 26.099, de creación de Aerolíneas Argentinas.

Con el transcurso del tiempo y diversas reformas de las leyes y decretos Aerolíneas Argentinas fue sufriendo diferentes mutaciones, privatizaciones parciales, transferencias y pérdidas, llegando al presente con una gestión anormal, siendo también anormal su estado económico financiero.

Reconocemos que la situación de Aerolíneas Argentinas es compleja, pero no nos hacemos cargo. El Estado debe actuar, de ninguna manera debe dejar caer a esta empresa, a este transporte aerocomercial que constituye un servicio público, y como tal es un elemento central a la hora de integrar comunidades, de desarrollar las economías regionales y fundamentalmente de satisfacer las necesidades sociales, sobre todo cuando se trata de la salud o de las fuentes de trabajo.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja.

Sra. Díaz. — Simplificar esta cuestión nos puede llevar a errores conceptuales que nos afectan a todos.

Las ciudades de nuestro país están separadas por largas distancias, y por lo tanto las comunidades quedan aisladas y requieren de vías de comunicación y permanentes esfuerzos por parte de Estado nacional para desarrollar la infraestructura necesaria para el transporte de pasajeros y cargas.

Considerar sólo el criterio economicista de este proyecto impide sopesar los beneficios colaterales de esta actividad, que reporta a las comunidades y economías regionales directa e indirectamente, y sobre todo a los más humildes.

El transporte aerocomercial de pasajeros y cargas promueve la industria turística, que es hoy una de las principales fuentes de ingreso de divisas, permite además el desarrollo de diversas actividades y el comercio de productos que requieren mantener la cadena de frío para llegar a los mercados con alto valor agregado.

También resuelve problemas de salud y farmacológicos, en los que el tiempo es fundamental, sobre todo cuando están involucradas personas de edad, niños o el transporte de órganos.

Siendo intendente —por eso digo que me dirijo en nombre de los humildes de mi pueblo—, Aerolíneas Argentinas debía transportar un órgano para un niño de una familia integrada por siete miembros, que no contaba con su jefe. Esperábamos en la ambulancia consternados y conmovidos, sin saber si Aerolíneas Argentinas iba a llegar con el órgano para ese niño que contaba sólo con horas de vida. Y llegó y fue un júbilo, y hoy es un adolescente que trabaja en el campo.

Por eso, es que el Estado debe asumir con una aerolínea de bandera y mediante una política integral aerocomercial, un rol protagónico en la prestación de este servicio público.

Más allá de la forma jurídica, el Estado nacional ha reestatizado el Ferrocarril General San Martín, servicios sanitarios y otros servicios de transporte de pasajeros en áreas del Gran Buenos Aires, sin beneficio para el resto de las provincias.

Por ser la redistribución del ingreso un tema constante de nuestra presidenta y de muchos de nosotros, hoy es el momento justo para materializar esa redistribución con la recuperación de nuestra línea de bandera. Y ahí está mi sentimiento peronista: ¡es nuestra línea de bandera!

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — Ruego a la señora diputada que redondee su exposición.

Sra. Díaz. — Se debe beneficiar a todas las provincias con este transporte que llegará a todos los puntos del país, especialmente a los que estamos más alejados de Buenos Aires.

Por eso, apelo a los señores diputados para poner hoy más que nunca de manifiesto el criterio de sociedad y solidaridad. (*Aplausos en las bancas y en las galerías. Varios señores diputados rodean y felicitan a la oradora.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — Tiene la palabra la señora diputada por Formosa.

Sra. de la Rosa. — Señora presidenta: después de tantas horas de debate hay un sentimiento común en la mayoría de los señores diputados presentes. Ese sentimiento se relaciona con que evidentemente estamos cerrando un ciclo de dieciocho años de privatización de Aerolíneas Argentinas.

Es una privatización que realmente comenzó mal, siguió peor durante estos años y hoy evidentemente lo que estamos tratando de hacer es darle una solución adecuada desde el punto de vista político, jurídico y social.

Digo que esta privatización empezó mal porque es una empresa del Estado que, como bien han señalado los compañeros y las compañeras, fue creada en el año 50 durante el gobierno peronista. Durante 40 años fue del Estado, del país, de todos los argentinos, y luego fue privatizada en el año 90. Estuvo mal privatizada porque se vendió a un precio menor a la base y porque se adjudicó a Iberia y a un grupo de empresarios españoles y argentinos que no tenían la solvencia suficiente. El Estado se hizo cargo de la inmensa deuda que tenía y los activos pasaron a las empresas privadas.

Por eso, en este día hay que admitir que la decisión política que ha tomado el gobierno nacional, la presidenta de los argentinos, tenemos que analizarla en este contexto. Creo que vamos a poner fin a estos dieciocho años y lo vamos a hacer de la mejor manera posible.

De hecho este proyecto de ley que hoy estamos sancionando tiene que ver con eso. El Estado va a recomprar las acciones de Aerolíneas Argentinas. Se ha discutido mucho sobre la cuestión de los costos y del endeudamiento, que son dos temas que se han considerado extensamente en las comisiones en este recinto.

Con respecto a los costos tenemos que decir –como bien señalaron muchos diputados– que el costo de la paralización o interrupción del servicio de Aerolíneas Argentinas es lo peor que puede pasar no solamente a las familias de los 9 mil trabajadores de Aerolíneas, sino a todo el país, por las cuestiones que recién se han señalado.

Aerolíneas Argentinas es mucho más de lo que se ve. Evidentemente, es necesario que vuelva a manos del Estado porque la empresa privada, como todos sabemos, cuyo objetivo es maximizar sus ganancias, colisiona muchas veces –como ocurre en este caso en especial– con los intereses superiores del pueblo argentino.

Hay muchísimos ejemplos. Recién mencionaba la diputada preopinante muchos ejemplos de lo que ha ocurrido en estos años. Ha ocurrido, por ejemplo, que los funcionarios y autoridades de la privatizada no querían entender que

llevar vacunas era una carga que tenía que ser considerada prioritaria y estratégica. Yo sé que muchas veces contestaron a las autoridades nacionales “somos una empresa privada, no un ministerio de bienestar social”.

Muchos ejemplos para ver que muchas veces esos intereses no tenían nada que ver con los intereses del conjunto de los argentinos.

Por eso, en este día y como representante del pueblo de Formosa –una de las tantas provincias que se va a ver muy afectada si la empresa quiebra, con la incidencia que tiene Aerolíneas Argentinas–, la movilización que resulta fundamentalmente en el turismo y en todas las actividades comerciales conexas, que mueve a casi un millón de argentinos en todo el país, expresa que hoy venimos a decir que estamos de acuerdo con este proyecto y que estamos preocupados con esta decisión política de recuperar Aerolíneas Argentinas para todos los argentinos.

Como diputados de la Nación vamos a hacerlo y vamos a comprometernos en la comisión formada hace muy poco tiempo –después de los años 2002-2003–, como es la Bicameral de Reforma del Estado.

Este proyecto de ley está relacionado con transparentar esta decisión política y con que las principales decisiones van a ser tomadas por este Congreso, como es el precio de la empresa.

La comisión bicameral será la encargada de controlar –como es su función y como dice el proyecto de ley– que todas las acciones, valuaciones y análisis de la situación patrimonial y financiera de las privatizadas estén acordes con la realidad.

Entonces, aquí no estamos comprando ninguna deuda, porque dicha deuda, como parte de los pasivos va a ser analizada minuciosamente no sólo por la Auditoría General de la Nación sino por esta comisión para que el costo que tengan que sufrir los argentinos, como muchos dicen, sea el menor posible.

En esta situación, lamentablemente, se ha hablado de otros proyectos alternativos pero también tenemos que decir que en esta Cámara de Diputados de la Nación no ingresó ninguna otra iniciativa alternativa que no sea la compra de acciones de Aerolíneas Argentinas.

En ese sentido, el compromiso es seguir adelante y mantener a Aerolíneas Argentinas en el

Estado nacional, como siempre tuvo que ser para todos los argentinos. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Lanceta. – Señora presidenta: esta jornada ha sido larga y se ha caracterizado por el respeto que nos hemos tenido más allá de las discrepancias. Pero, lamentablemente, tengo que hacer alusión al discurso de una señora diputada a quien ahora no veo en la banca, la señora diputada Silvia Vázquez. Es cierto que faltó en los 50 cuando el peronismo creó Aerolíneas Argentinas, pero sí estuvo en los 90 cuando el peronismo la privatizó y ella se opuso desde la bancada de la Unión Cívica Radical.

Resulta que hoy pareciera tener mayor autoridad moral que nadie para estar defendiendo desde el Frente para la Victoria la supuesta reestatización de Aerolíneas Argentinas.

La señora diputada tiene la alegría y la frescura de los despechados pero no le crean demasiado a estos discursos cuando pretenden ser más papistas que el Papa o colgarse del mástil del recinto para ser el mayor de los defensores de los proyectos que nadie sabe si siente tanto.

¿Saben por qué? Porque no es ni tan frío ni tan caliente el pensamiento de las personas que mutan de esta manera. Aquí cabe la frase de Dios a los fariseos cuando en el Apocalipsis decía que “ojalá fueras frío o caliente, pero por cuanto eres tibio te vomitaré de mi boca”.

Este es el resultado final de los que adoptan posiciones de esta naturaleza. Por eso les digo: compañeros del Frente para la Victoria, ustedes hablan desde la convicción propia, pero algún socio que tienen no actúa así.

Ahora, yendo al tema puntual, hablé de la supuesta reestatización de Aerolíneas. Algo dijo el señor diputado Esteban Bulrich. No es cierto que con esta ley en el despacho de la mayoría se esté comprando o recomprando Aerolíneas Argentinas. No le mintamos más a la gente. No hablemos para la tribuna, basta de cotillón.

Una compraventa implica que hay dos partes. En esta ley se dice que se va a comprar, que se le va a fijar un precio, que se le va a pagar y supuestamente el actual poseedor o dueño estaría obligado a vender. ¿O acaso estamos hablando de una expropiación? Si estamos hablando de una expropiación, declarémosla de bien público y expropiemos los activos tangi-

bles e intangibles, pero no las acciones que son las que tienen deudas.

Con la futura ley no se va a estar comprando Aerolíneas Argentinas. Lamento comunicárselos, a no ser que la trampa resida en que al no mencionar la famosa acta acuerdo de Jaime con Marsans, se esté pensando que va a resultar plenamente operativa esa acta. ¿Saben una cosa? Esto es parcialmente cierto, porque esa acta sigue operativa. Pero tiene vicios de nulidad absoluta. Si nadie denuncia dichos vicios o rechaza esa acta, va a operar de la manera que pretendió la señora presidenta de la Argentina cuando con bombos y platillos presentó el proyecto como relanzamiento de su gobierno. Jaime compró una aerolínea y nosotros tenemos que justificarlo de alguna manera.

Pero vamos a plantear la nulidad de esa acta acudiendo ante el Defensor del Pueblo, porque el acta es nula de nulidad absoluta o, en todo caso, un acto jurídico inexistente.

Es nula porque tiene vicios. Son vicios no subsanables. Ni siquiera se pueden subsanar con una ley. Tiene vicios de competencia; tiene vicios en la causa; tiene vicios en el derecho. Ni siquiera se ajusta a los artículos 14, 17 o 18 de la ley 19.549, reformada por la 21.686. En cambio, tiene relación con el artículo 9° que crea lo que se llama vías de hecho administrativo. Esas vías de hecho administrativo han sido y serán consideradas nulas. Este artículo fue introducido por la ley 21.686.

Al declararla nula de nulidad absoluta, por suerte no habrá derechos subjetivos que se le puedan reclamar al Estado argentino. Por eso, la oposición va a ayudar a este gobierno, precisamente desde el lugar que lo podemos hacer. Si no logramos rechazar en el Senado el acta, iremos a la Justicia para lograr dicha derogación.

Por eso, les digo que no se vayan contentos, porque más allá de que se sancione el proyecto, no será operativo para la compra de Aerolíneas Argentinas. Podrán comprarla con el decreto tramposo o con el decreto de los negocios de De Vido, Jaime o Marsans, como aquí se dijo.

Lo que más me preocupa es la confesión de parte del señor diputado Snopek cuando dijo que el inicio de las negociaciones debe ser amistoso, porque vamos a ir a una negociación forzada, cuando del otro lado tenemos al Reino de España, la potencia con la que tenemos buenas relaciones diplomáticas. Me pregunto: ¿el *gla-*

mour de la Corona vale 900 millones de dólares para el pueblo argentino? ¿Esa es la razón de Estado por la cual nos quieren hacer pagar un pasivo que no es nuestro ni legítimo? Se trata de un privado extranjero. ¿A nuestro pueblo quieren hacerle pagar eso? No lo vamos a permitir.

Volveremos a discutir este tema, pero no por el precio. Habrá que buscar otro método para recuperar la aerolínea de bandera.

Este gobierno es responsable de no haber constituido hace cinco años la comisión de la que habla la ley 23.696, con diputados y senadores. Si lo hubiera hecho, habría seguido el desaguado de éstas y otras empresas privatizadas, de las que nadie se preocupó. Ahora venimos a pagar los platos rotos.

Vamos a volver a tratar el tema de Aerolíneas Argentinas, porque la Unión Cívica Radical y la oposición en general quieren recuperar esta aerolínea y prestar el servicio público. Lo que no queremos es ser estafados; tampoco queremos ser vehículos de estafa, porque las únicas víctimas serán el pueblo y el Estado argentino.

Si no logramos frenar esto en el Senado, vamos a ir a la Justicia. Y si no podemos hacerlo en la Justicia –o aun pudiendo en la Justicia tendrá que volver–, se irán haciendo todos los aportes posibles.

A los gremios les decimos: nosotros queremos a Aerolíneas Argentinas en el Estado argentino; lo que no queremos es, en nombre de la bandera y del patriotismo, estafar al pueblo argentino, que también son ustedes, los dirigentes y sus dirigidos. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Rossi (A. L.). – Señora presidenta: la verdad es que me toca hablar en un momento interesante, porque es mi primera vez y porque me toca hacerlo después del señor diputado Lanceta. Sinceramente, he tratado de entender lo que ha dicho el señor diputado preopinante, pero cuando hizo reflexiones políticas no lo logré, cuando hizo reflexiones religiosas tampoco lo entendí, cuando hizo reflexiones jurídicas lo entendí menos, y cuando hizo reflexiones de naturaleza económico-empresarial lo entendí menos aún. De manera que voy a evitar contestarle y trataré de decir algunas cosas que puedan servir como aporte.

Señora presidenta: tengo la sensación de que Aerolíneas Argentinas en distintos momentos de su historia expresó dos sueños de los argentinos, ambos frustrados: el sueño de Perón, cuando la creó en los años 50 y depositó en ella la idea de que se enarbolaran en los cielos de la Argentina y del mundo nuestro orgullo y nuestra bandera, y el sueño de los 90, de que sacándonosla de encima era el camino más rápido para ingresar al mundo moderno.

El primero de los sueños era la ilusión del esfuerzo, del orgullo, del trabajo y del capital nacional acumulado. El otro sueño, que también acompañó la mayoría de la población argentina y que tuvo continuidad sucesiva en gobiernos de distinto signo político –primero en el nuestro y luego en el del partido al que pertenece el señor diputado Lanceta–, expresó la idea de que sacándonos a Aerolíneas de encima tendríamos un país más moderno, que nos acercaba más al desarrollo, que nos colocaba en una dimensión moderna y en una nueva visión de la historia, y donde el éxito individual iba a superar los fracasos colectivos.

En mi modesta opinión, Aerolíneas Argentinas es esa gran paradoja que nos ha seguido a lo largo de nuestra historia: ¿cómo puede ser que una compañía aérea expresara dos sueños tan distintos, tan antitéticos y que representaran tantas ideas encontradas en dos momentos distintos de nuestra historia?

Sería interesante poder discutir sobre esta visión –debate que creo que todos nos debemos–, porque me parece que ambos sueños tuvieron una cosa en común, que fue su simplificación: aquellos que creemos, aquellos que creíamos o aquellos que creían que con el solo hecho de que Aerolíneas estuviera en manos del Estado y expresara nuestro orgullo en los cielos alcanzaba para tener una empresa eficiente y moderna, y aquellos que creyeron lo contrario, es decir, que sacándosela de encima vendría la solución de los problemas.

Me parece que nuestro gobierno actual puso la cuestión en una dimensión relativamente correcta. Diría más: me parece que no sólo es relativamente correcta sino que hasta me animaría a decir que aspira a una cosa modesta, ya que pretende garantizar lo esencial que la aeronavegación tiene que hacer, que es tenernos comunicados a los argentinos entre nosotros y servir como una vía de comunicación con

el extranjero que sea soberana y que podamos conducir autónomamente.

Hizo una cosa simple. El fracaso de una gestión privada a lo largo de dieciocho años, en manos de distintos propietarios, nos colocó al borde de perderla y de colapsarla, y por ello, se recurrió a una vía a mi entender jurídicamente impecable; podrían haberse utilizado otras. El solo hecho de ser accionista de la compañía le hubiera permitido al gobierno poner gerente y aportar dinero como capital o como crédito. Es decir, hay una cantidad de vías pero se tomó una decisión elemental: la compañía tiene que seguir operando porque la Argentina no puede quedar aislada ni nacional ni internacionalmente. Se planteó, entonces, el paso siguiente, porque va de suyo que sin una intervención estatal fuerte, lo que demuestran estos dieciocho años es que el capital privado no ha logrado conducir la compañía garantizando la premisa primera que acabo de mencionar. Y se plantea, y se nos plantea a nosotros, un proceso de compra de las acciones de la compañía.

Podríamos discutir por qué el gobierno no plantea otras alternativas, por qué no plantea directamente una expropiación o por qué no plantea la creación de una nueva empresa; pero la verdad es que se discutió bastante en comisión y todos más o menos se han expresado. Así que me animo a pensar que ha hecho la tarea más sencilla, que es acordar la salida del operador privado, fijar un precio, hacerse cargo de la compañía y tratar de diseñar mínimamente el máster plan que nos diga hacia dónde se puede ir en los próximos cinco años.

Nuestro gobierno ha asumido la responsabilidad de encontrar un horizonte. Lo ha hecho con la responsabilidad de gobernar y con la grandeza que las circunstancias demandan.

Nos tocará a nosotros, el oficialismo y la oposición, analizar el horizonte de mediano plazo, que seguramente llegará a la Cámara. Será el momento en que se trate el precio y se discuta sobre la deuda, el fraude, el desfaldo y el vaciamiento.

Será el momento en que los elementos del discurso se materialicen en ecuaciones y conceptos económicos. Seguramente, también llegará un marco regulatorio a cargo del Estado, vinculado con la característica de la empresa. También me animo a decir –porque lo he conversado con algunos directivos– que se enviará un máster plan de desarrollo de la compañía.

De todos modos, me parece que el estado en que se encuentra Aerolíneas Argentinas nos hace comprender que hemos perdido los sueños que tuvimos en la historia. Creo que hay que tratar con serenidad y responsabilidad que la compañía vuele, preste los servicios para los cuales fue creada y que contenga, comprometa, obligue y perfeccione a sus trabajadores.

En una segunda instancia, que será la del precio o de las normas sucesivas que se irán dictando para el funcionamiento, nos tocará a nosotros lograr que sea el sueño que todos los argentinos esperamos para nuestra Nación. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por San Luis.

Sra. Bianchi. – Señora presidenta: es necesario dejar en claro que cada situación que se genera en nuestro país se debe resolver dentro del marco normativo que establece nuestra Constitución y con la más absoluta transparencia del Estado nacional, situación que no se ve clara en el caso de Aerolíneas Argentinas.

Lamentablemente, del nuevo proyecto modificado del Poder Ejecutivo no me surgen las respuestas a tantas preguntas que me he planteado. Es evidente que me han quedado más dudas que certezas, por lo que rechazo el acuerdo entre el gobierno nacional y el grupo Marsans.

Estoy convencida de que se debe crear una empresa nueva, que se haga cargo de los 9 mil empleados y garantice el servicio público aerocomercial.

También quiero dejar expresado que hace tiempo que no se utiliza el término “empresa de bandera”. Ya prácticamente no existe en ninguna parte del mundo; el término correcto es “empresas permitidas”, ya que operan rutas de un Estado nacional.

Esta nueva empresa deberá contar con un buen rediseño de política aerocomercial, tanto nacional como internacional. Además, de esta forma nos sacaremos el karma actual. Debemos realizar una política aerocomercial con una proyección a veinte años porque la ley vigente, 19.030, es totalmente obsoleta y está casi fuera de circulación.

Es necesario recordar al Poder Ejecutivo que la idea del Estado protector y la pretensión de que el gobierno vele por los ciudadanos no se limita sólo a un sector particular, sino que debe recaer en todo el pueblo argentino.

¿Por qué nos tenemos que hacer cargo de una deuda y afrontar compromisos por errores, maniobras u omisiones de la empresa Marsans y de los funcionarios del Estado nacional que no cumplieron con sus obligaciones?

Además, el Poder Ejecutivo está haciendo, como si lo hecho hasta ahora fuera poco, un ejercicio abusivo del poder fiscal y de los fondos públicos. Está decidiendo estatizar una deuda privada con los recursos de todos los argentinos.

Los recursos del Estado deben ser utilizados para el bienestar general de todos los argentinos y no solamente de un grupo. Quiero dejar en claro que desde mi banca voy a representar los intereses de los 9 mil empleados de Aerolíneas Argentinas, pero también de los 36 millones de habitantes que se encuentran en el suelo patrio.

Por tal razón, hoy estamos nuevamente frente a una oportunidad histórica de representar al pueblo, dejando de lado las banderías políticas, el clientelismo, las maniobras fraudulentas, las presiones al gobierno nacional y el ocultamiento de las responsabilidades de la empresa Marsans y de los funcionarios del actual gobierno que llevaron a Aerolíneas Argentinas a esta situación.

Debemos exigir a la Justicia y al Poder Ejecutivo que brinde un informe a todo el pueblo argentino sobre quiénes fueron los responsables de la mayor estafa de nuestra historia, para que cada funcionario público o directivo de la empresa privada se haga responsable civil y penalmente de esa situación.

El Estado también nos deberá informar a quiénes están destinados los fondos. En este sentido, todavía no nos han explicado cómo vamos a recuperar la suma invertida hasta la fecha, que se destinó a mantener en funcionamiento a Aerolíneas Argentinas.

Anhelo que el problema de esta empresa sea resuelto con transparencia, legalidad y legitimidad.

Finalmente, adelanto mi voto negativo al proyecto contenido en el dictamen de mayoría.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

Sr. Thomas. – Señora presidenta: quiero decirle que me ha sorprendido el efecto que me causó este debate por Aerolíneas Argentinas. Participé de todas las reuniones de comisión a pesar de no integrar ninguna de ellas. Además,

me dediqué a la tarea de estudiar los antecedentes con la mayor profundidad posible.

Seguramente eso tiene que ver con mi propia historia, porque mi generación nació y creció a la par de Aerolíneas Argentinas y nos tocó vivir muchas de las etapas más difíciles y también de las más trágicas que afrontó nuestro país. Sin duda, Aerolíneas Argentinas es un reflejo de todo eso.

Además, me alegro de formar parte de este Congreso, porque me hubiera dolido mucho ser parte de aquel otro que tomó una de las decisiones más desacertadas de nuestra historia, no sólo en el caso de Aerolíneas sino prácticamente con la totalidad de las empresas estatales, por aquello de que genéticamente el Estado no está preparado para conducir y por esa expresión de fatalismo histórico o genético que de alguna manera los argentinos aceptamos durante mucho tiempo.

Probablemente, este debate no se esté dando en el contexto ideal. Digo esto porque tendríamos que incursionar en una discusión de fondo, que implicaría analizar la participación de la sociedad y del Estado en todo este proceso. Pero como ocurre en la vida, esta noche nos toca la responsabilidad a todos los diputados de resolver el problema que nos planteara un grupo empresario –seguramente este es el final de la historia, que un día dijo que se iba, que apagó la luz y dejó los sueldos de junio sin pagar, y se limitó a decir al Estado argentino que debía hacerse cargo en forma inmediata de la empresa, ya que de lo contrario se vería obligada a paralizar su actividad en todo el país.

Así llegamos a esta situación, en la que nos abocamos al tratamiento de un dictamen que fue corregido, enriquecido y discutido gracias a la participación de casi todas las fuerzas políticas. Algunas tuvieron más éxito que otras al proponer modificaciones, pero todas tuvieron la oportunidad de opinar.

Seguramente, esta no va a ser una ley ideal. Como lo indicó el señor diputado Rossi, este proyecto persigue el objetivo de solucionar los problemas más urgentes y mundanos, a fin de que la empresa no paralice sus actividades, los empleados cobren sus sueldos y de a poco podamos ir reconstruyendo tamaño desmanejo y tamañas tropelías que se produjeron a lo largo de dieciocho años en esta empresa pseudoprivatizada.

Espero que podamos cumplir con lo que se establece en esta iniciativa, es decir que podamos trabajar arduamente en la determinación del precio. En ese momento analizaremos detenidamente cada una de las cuestiones que tienen que ver con la valuación final, y seguramente ninguno de los diputados que estamos acá, ni del oficialismo ni de la oposición, vamos a avalar el pago de cualquier deuda ilegítima que haya sido contraída por empresarios que dejaron a la empresa en la situación calamitosa en la que se encuentra hoy en día.

Seguramente, vamos a trabajar mucho y bien para que aquellos empresarios privados o funcionarios públicos que en distintas etapas hayan cometido maniobras delictuales puedan ser castigados por la Justicia. Seguramente, en ese lugar me van a encontrar.

Por otra parte, quiero destacar esta etapa que está viviendo el Congreso de la Nación, en la que podemos participar activamente tanto en los proyectos que presentamos nosotros como también en aquellos que vienen del Ejecutivo. Esto demuestra que con esta actitud no sólo no se debilita el Poder Ejecutivo sino que por el contrario se fortalece, porque todos nos sentimos parte de la decisión final. Entonces, agradezco especialmente a las autoridades de nuestro bloque por habernos permitido introducir modificaciones, que a mi criterio fueron sustanciales para elaborar el mejor proyecto.

Por último, quiero hacer brevemente un análisis sobre el futuro. De nada sirve que logremos que el Estado nacional se haga cargo de esta empresa en las mejores condiciones posibles; además debemos asegurar y consolidar la idea de un Estado inteligente y no del Estado bobo de la década de los 90. Además de ser capaz de conducir la empresa y de asegurar la integración de nuestro territorio, el Estado debe hacerlo con eficiencia, eficacia, austeridad y con una visión estratégica que nos permita asegurar el destino de la compañía en los próximos años. No puede imaginarse en este siglo XXI un país que no tenga una integración regional a través de una línea aerocomercial de bandera.

Esto no depende solamente del Ejecutivo; depende de los tres poderes del Estado, del oficialismo, de la oposición y de que los organismos de control cumplan con su tarea. Por lo que hemos visto, lo están haciendo; hay que darles tiempo. Pero creo que todos vamos a te-

ner la oportunidad de mostrar nuestro grado de responsabilidad para que este proyecto tenga éxito.

Por último, entiendo que tenemos que imaginarnos la construcción del futuro insoslayablemente junto con los trabajadores y con los usuarios de la empresa, porque ésta es la única manera de comprometernos todos con un bien que es mucho más que una línea aérea de bandera, ya que forma parte de nuestra identidad nacional y sobre todo de nuestro futuro como argentinos. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Landau. – Señora presidenta: lo primero que debemos preguntarnos es si este Congreso está dispuesto a respaldar al gobierno nacional rescatando para éste el servicio público prestado por Aerolíneas Argentinas y por Austral.

Estamos aquí para aprobar el rescate a fin de continuar prestando el servicio durante el período de transición, porque más allá de cualquier consideración, estamos convocados para esto.

Debemos recordar que las leyes prevalecen por sobre cualquier acuerdo firmado con particulares, porque como es obvio, son de orden público. Pero bien podríamos aclarar que la cláusula de orden público deberá integrar el articulado de la ley. Digo esto porque a posteriori la interpretación judicial podría llegar a desnaturalizar esta situación.

Tampoco puede soslayarse la disposición del artículo 4° relativa a la cesión a los empleados del 10 por ciento del paquete accionario de la empresa, que resuelve la limitación legal del tipo societario ya que el Estado no puede ser el único titular de la sociedad. Pero lo más importante es que no se trata de una suerte de coacción para que el sector asalariado consienta una privatización tal como fue concebida en la década del 90. Aquí se trata de una genuina integración del capital que tiene esta empresa, que son sus recursos humanos.

Finalmente, y tal como se ha reiterado en el día de hoy, aquí no puede dejar de ponderarse la actitud de la presidenta de la Nación cuando inicia el rescate de esta empresa y pone las cosas en su lugar. Esto marca un hito diferente al de décadas pasadas caracterizadas por considerar que agrandar la Nación era achicar el Estado, o la frivolidad que en orden a la moder-

nización implicó la sistemática destrucción de la soberanía nacional en la década del 90. Y como un símbolo de esas décadas debe recordarse el acuerdo que el entonces ministro de Economía suscribió con Iberia por el cual ésta pasaría a controlar el 85 por ciento de las acciones de Aerolíneas Argentinas, permitiéndole levantar frecuencias, flexibilizar o despedir personal e incumplir el plan de inversiones comprometido, pero eso sí asumiendo el Estado nacional la obligación de defenderla ante otros Estados ya que se trataba de la línea de bandera.

Ese acuerdo requirió de la ratificación del Poder Ejecutivo. Por decreto que finalmente se firmó, el Estado argentino perdió el poder de veto, lo que llevó a que la República Argentina se encontrara indefensa para impedir el denominado plan de rescate que la SEPI española anunció en febrero del año 2000 y también, como hemos visto, el hundimiento de la compañía. Atrás quedó el requisito que establecía el Código Aeronáutico en orden a que la mayoría accionaria de la sociedad propietaria de la línea de bandera debía ser de argentinos, y atrás quedó el dictamen del Ministerio de Economía de entonces que interpretó que esta condición se cumplía tanto si se trataba de personas físicas como de personas jurídicas argentinas. Esto permitió que la sociedad "argentinizada" Interinvest S.A. pasara a disponer del 38 por ciento de las acciones que correspondían al Estado argentino, y por esa resolución la participación del Estado nacional se redujo al 5 por ciento.

La fecha de ese terrible decreto tiene también un antecedente terrible: fue el 24 de marzo de ese año, y el ministro de Economía que lo firmó también fue un personaje nefasto: se llama Domingo Felipe Cavallo.

Lo recuerdo porque debemos tener memoria, ya que este "salvador" aparece en la Argentina cada diez años. Así fue como durante la dictadura militar fue presidente del Banco Central y estatizó toda la deuda externa privada argentina, incrementando de manera exponencial la deuda pública. Es el mismo que en la década del 90, ahora bajo el gobierno del doctor Menem, nos dejó regalos como el que acabo de referir, y que en el año 2000, con el gobierno radical, nos dejó entre otros males el inolvidable corralito.

Por eso, apoyamos la aprobación de este proyecto de ley, porque implica un aval a nuestra presidenta, un respaldo al gobierno elegido por

el voto popular y una profunda afirmación doctrinaria justicialista. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Ardid. – Señora presidenta: ya se ha hablado mucho sobre este tema, sin ninguna duda trasuntando la importancia que reviste.

Escuchando a los señores diputados preopinantes parecería que los argentinos somos quizás el mejor ejemplo del concepto hegeliano de los procesos cíclicos de la historia donde desgraciadamente tendemos a repetir o reeditar en forma permanente situaciones como la que por ejemplo se nos dio, de tener dos modelos distintos de una aerolínea, ninguno de los cuales pudo llegar a completar plenamente la función que le cabía cumplir.

Algunos diputados preopinantes han dicho que se hacían cargo de la historia. Me alegra haberlo escuchado, porque eso quiere decir que en el ejercicio de hacernos cargo de la historia debemos empezar a tener memoria para poder recordarla.

En ese sentido, debemos considerar que las cosas teóricas que acá nos planteamos y las realidades de la vida cotidiana corren por carriles distintos.

Por ejemplo, estamos planteando nuevamente que de aquí en adelante tendremos férreos mecanismos de control, que no se nos escapará un número, que todo lo haremos con prolijidad, que pobres de aquellos que se quieran olvidar, etcétera. Esto implica no recordar la historia que hemos venido repitiendo desde hace muchísimo tiempo.

Por eso apelo a la memoria, y si se está diciendo esto, asumamos la parte de responsabilidad que nos cabe.

Como órgano nosotros también tenemos responsabilidad. Por ello, con toda la firmeza que corresponde debemos solicitar a los encargados del control que lo concreten en tiempo y forma, como debe ser.

No debemos olvidar que si hoy estamos celebrando esta larga e importante sesión es, fundamentalmente, porque no hemos tenido memoria y no hemos ejercido los mecanismos de control que la ley establece, por lo cual ahora nos estamos desgarrando las vestiduras.

Con sinceridad, lamento que este proyecto impulsado por el oficialismo venga impregnado

de tanta urgencia, porque ello siempre va en detrimento de la calidad.

Debemos adoptar una importante decisión política sobre un hecho consumado, pues previo a todo esto existió un acta acuerdo que en alguna medida está condicionando el accionar del gobierno.

Por otro lado, valoro profundamente el gran esfuerzo que ha realizado el oficialismo para introducir grandes modificaciones en el proyecto de ley en consideración.

Creo que con muy pocas cosas se puede mejorar bastante todo el trasfondo de esta cuestión. No es mi intención entrar en el análisis exhaustivo que ya se ha realizado en toda esta historia de desencuentros que desgraciadamente ha sufrido nuestra línea de bandera.

Es verdad que en última instancia quizá corramos el riesgo de hacernos cargo de alguna deuda que pueda resultar gravosa para nosotros, pero que entiendo no nos corresponde, porque no es competencia del legislador sino del Poder Judicial evaluar y sancionar la configuración de los delitos, tanto por parte de la empresa a cargo del gerenciamiento como de los funcionarios que pudieran estar implicados en las figuras de cohecho o de corrupción.

Nos parece de suma importancia atenuar las consecuencias de lo que implica el hecho de comprar. Se trata de un cambio pequeño y sutil en el artículo 1º, que en nuestra opinión debería quedar redactado del siguiente modo: “A los efectos de garantizar las prestaciones del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina se dispone dar inicio al procedimiento de recuperación de la operatoria de las empresas por parte del Estado nacional por medio del método de adquisición que resulte más adecuado a los intereses de la Nación”. Eso implica comprar, nacionalizar, intervenir o expropiar.

Creemos que de esta forma verdaderamente se incorpora calidad legislativa en la redacción de este artículo y por eso lo proponemos.

También somos conscientes de que en este planteo que hace el oficialismo a través del proyecto debemos seguir manteniendo un servicio público fundamental para unir espacios muy alejados de nuestro extenso territorio.

En la espera de que sí se incluya esta modificación, al igual que algunas otras que plantea-

remos más adelante en oportunidad de la discusión en particular, vamos a acompañar en general este proyecto. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

Sra. Fadel. – Señora presidenta: voy a pedir autorización para insertar mi discurso. Solamente expresaré un concepto.

Nos encontramos a las puertas de dar una solución y de vitalizar el orgullo perdido, y a un paso de la recuperación de la aerolínea de bandera. Los que somos verdaderamente peronistas, los compañeros que han comprendido el espíritu del proyecto y los que nos van a acompañar sabemos que el espíritu de 1950, cuando Perón creó la empresa, recién se retomará cuando demos este fundamental paso, el de la reestatización de nuestras queridas empresas Aerolíneas Argentinas y Austral. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Díaz Bancalari. – Señora presidenta: habíamos comenzado el día con una alegría infinita, creyendo que la participación lograda de todos los sectores y la apertura que se había dado en el debate iban a llevar a una construcción de conjunto.

Tanto es así que voy a insertar la parte principal de mi exposición. Sin embargo, después de lo que he escuchado me veo obligado a formular algunas reflexiones.

Durante el debate se han efectuado manifestaciones que no tienen sentido; hay que decirlo con todas las letras. Si estamos discutiendo la estatización es porque la empresa se privatizó, y si alguna vez se privatizó es porque la conciencia de los argentinos fue penetrada por un pensamiento totalmente distinto del pensamiento nacional.

Aerolíneas Argentinas nace como empresa del Estado en un proyecto nacional claro y concreto de los años 50, y después vienen todos los períodos de presión, de violencia y de muerte. ¿Cómo es posible que este pensamiento –que tal vez se vea de nuevo– aparezca secuencialmente? ¿Cómo puede ser que después de haberse escrito y leído el Plan Prebisch retorne el coloniaje y los vendepatria?

Se supo claramente por qué se había hecho el golpe del 55. Avanzamos: en el 56 los fusilamientos, en el 76 el golpe. A partir del proceso militar se empezó de nuevo. Aquí lo han recor-

dado: “Achicar el Estado es agrandar la Nación”. Se avanzó permanentemente sobre el patrimonio nacional y las empresas del Estado.

En 1985, hicimos una marcha inmensa en defensa del patrimonio nacional contra un plan de privatizaciones del gobierno de Alfonsín, que después resultó tibio.

—Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Díaz Bancalari. — He escuchado pacientemente.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — Por favor, señores diputados, todos los oradores han sido escuchados con respeto.

Sr. Díaz Bancalari. — Lo recordarán. ¿Cómo no lo van a recordar? Estuvo la intención, hubo un listado de empresas, febrero del 86. El 2 de abril de 1986 hubo una marcha y una movilización tremenda en San Nicolás, mi ciudad. Era del pueblo argentino contra la entrega de patrimonio nacional.

Después vino lo que vino, reconozcámoslo. Se penetró en el pensamiento de todos los partidos políticos. Si no, no lo podían haber traído a Cavallo después en el 99 para resolver el problema económico. Como dijo un ex componente de esta casa, era como traer a Nerón para combatir el incendio de Roma.

Lo trajeron a Cavallo para llevar adelante las políticas que ellos decían iban a ser progresivas. Así nos fue.

Pues bien, ahora estamos nuevamente en una oportunidad histórica. Tenemos la oportunidad de decir si somos capaces de construir íntegramente una propuesta, un programa, un proyecto de Nación propio, original, autóctono, soberano, como lo hemos venido haciendo desde hace cinco años a esta fecha, a pesar de las grandes obstrucciones para perjudicar a los sectores que menos tienen y los grandes debates tratando de beneficiar a los que más pueden. Y acá estamos en este debate, a efectos de recuperar para el patrimonio nacional una empresa emblemática, Aerolíneas Argentinas.

En esta decisión de rescate de la empresa tenemos la voluntad de que esto sea un inicio. Tenemos antecedentes de otras empresas que hemos empezado a estatizar. Ya que tanto se rasgan las vestiduras algunos por querer acompañar, que recuerden que aquel que volvió descarnado, proscripto, con su esposa vejada, dijo

que para un argentino no había nada mejor que otro argentino.

Recibió en su casa de Gaspar Campos el abrazo de su principal adversario. Y en su último discurso, un 12 de junio, dijo: “Sabemos nuestros enemigos que hemos comenzado a nacionalizar todo, y no vamos a dejar un solo resorte económico en manos de los centros financieros del poder internacional”.

Pues bien, comencemos a nacionalizar todo, pero fundamentalmente las mentes, en este país de la desmemoria, de la fragilidad. Consolidemos la mente, porque si fue posible —como alguien lo dijo acá— que la mayoría acompañara en varias oportunidades este pensamiento que decimos todos repudiar, es porque hubo algún consenso, hubo alguna construcción.

Estamos en una oportunidad histórica, en una bisagra para construir, pero para construir en serio, no con chicanas, no tratando de asustar y decir que hay una serie de cosas escondidas. ¿Qué más controles quieren poner sobre nosotros mismos, sobre la organización del Estado, sobre el Tribunal de Tasaciones, sobre la Auditoría General de la Nación? ¿De qué tienen miedo, de que les tiemble la pera cuando tengamos que decidir cuando llegue el resultado definitivo?

Es el Congreso de la Nación el que tiene que decidir, y yo confío en aquellos que están a favor y también en los que no están a favor. Espero que haya sido un dislate eso que avanzó, diciendo “vamos a ayudar, vamos a seguir con esto, después me voy a la Justicia”, y me parece que se paró justo cuando iba a decir que iba a ir a otro lado; algunas veces fueron y ahora no tienen dónde golpear. Espero que no lo hagan, porque realmente queremos construir entre todos una Argentina para todos.

No podemos entre nosotros repetir la historia. Ha pasado mucho dolor, mucho sufrimiento. El principal patrimonio que tiene la empresa Aerolíneas Argentinas, porque se ha capacitado con recursos propios, es su personal, que la distingue en el mundo. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

No les estamos regalando nada, se lo han ganado. Así se la distingue en el mundo y cualquiera puede ir actualmente —en medio de estas dificultades— a preguntar sobre la capacitación y la habilidad técnica del personal en todos sus niveles, y verán lo que les van a decir: todos prefieren viajar en Aerolíneas Argentinas.

Espero que lo que vi aparecer sea una mala aparición, que vuelva la democracia, que aprendan que como dijo alguien, que hoy merece que lo vayan a acompañar, si algún día nos ponemos totalmente de acuerdo, con ella se podrá comer, se podrá trabajar, se podrá curar y se podrá vivir en una sociedad con dignidad. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

Sra. Montero. – Señora presidenta: en realidad, ya estamos llegando a las instancias finales después de un largo día de debate y creo que ya empezamos con los cierres.

Quiero expresar una reflexión. En primer lugar, voy a hablar desde la responsabilidad de pertenecer al bloque del partido que gobierna, el que a veces presenta alguna disidencia con respecto a los proyectos tal cual vienen del Poder Ejecutivo, y ya tenemos experiencia en esto.

Lo voy a hacer desde este lugar, porque creo que nos va a caer después una gran responsabilidad. Quiero decir que siento, –al igual que el señor diputado Adrián Pérez –quien abrió su exposición señalando el rol, la revitalización y el protagonismo que había adquirido el Congreso–, que el Parlamento ha adquirido un rol importante.

Además, tengo la sensación de que este Congreso se ha humanizado, es decir que las decisiones que cada uno de los señores diputados toma desde su banca o desde el trabajo en las comisiones, lo hace a partir del estudio, de sus conocimientos, del pleno convencimiento, y eso va enriqueciendo la labor deliberativa para llegar a las mejores soluciones, o a las posibles.

También hay que entender que a veces las posiciones extremas tensan situaciones y no permiten llegar a consensos suficientes como para dar cierta gobernabilidad al sistema, por lo cual lo que debo decir es que la experiencia que hemos vivido en esta instancia del debate de Aerolíneas Argentinas –recordemos que en primera instancia fue el trabajo de comisión, donde me tocó participar activamente–, nos permite reconocer que la discusión fue intensa y que creció con el aporte de todos.

Hubo un proyecto original sobre el que muchos teníamos disidencias, pero ese proyecto fue mejorado y enriquecido con el aporte de todos. Quiero efectuar mi expreso reconocimiento a los presidentes de las comisiones que su-

pieron escuchar y recibir propuestas, porque evidentemente desde el mismo bloque o desde otros bloques de la oposición encontraron que teníamos algunas sugerencias concretas con respecto al proyecto original.

Como se ha dicho, el proyecto original tenía algunas cuestiones que hacían prácticamente imposible que todos pudiéramos convalidar ciertos temas. Simplemente, al leer sus fundamentos el proyecto nos daba pie para pensar que no podíamos convalidar una compra tal cual venía, con un artículo 2° que generaba un acta acuerdo y condiciones que posiblemente nos hacían ver que íbamos a estar comprando una empresa sobrevaluada, y además, ¡qué empresa!, al hablar de los antecedentes. Cuando se recorrían los fundamentos, desde 1994 a la actualidad, se podía ver que había incumplido prácticamente todas las relaciones contractuales iniciales y todos los compromisos asumidos, y aún pesaban sobre ella sospechas de defraudación o acciones judiciales en España. Entonces, resulta difícil convalidar todo esto, al igual que una compra sin precio. También era difícil hablar de un precio que iba a dirimir un tercero, como librar un cheque en blanco por los gastos que se iban a producir.

Entiendo que el proyecto se perfeccionó un poco al sacarle alguno de esos artículos: el artículo 2°, donde figuraba el acta; el artículo 6°, que hablaba de una supuesta privatización, por lo que no sabíamos en qué iba a derivar el proceso por la información que no teníamos y el artículo 8°, que tal vez autorizaba una serie de gastos corrientes sobre un plan de reestructuración que no podíamos evaluar o ver de manera concreta.

Es prioritario restablecer el servicio de aeronavegación comercial en la Argentina. Además, el servicio debe ser sustentable. Hay que dar continuidad al servicio para mantener la soberanía sobre el espacio aéreo.

También estábamos de acuerdo en cuanto a que teníamos que salvaguardar el bienestar de nueve mil familias que estaban sujetas a lo que había acontecido por las irresponsabilidades de una empresa que no había cumplido con el plan de inversiones, y mucho menos con un gerenciamiento adecuado.

Entendíamos que era relevante salvar el nombre de Aerolíneas Argentinas. El señor diputado Basteiro levantó esa bandera con ese eslo-

gan, aunque considero que la empresa representa una cuestión emblemática para los argentinos. Valía la pena poner esos objetivos y que tuviéramos consenso sobre ellos.

Aquí se han presentado muchísimas alternativas, lo que quiere decir que no había una sola. Esto es lo que expuse cuando hablé en la reunión conjunta de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda.

Una de las alternativas de análisis consistía en decir que frente a los incumplimientos de la empresa –para quienes no tuvimos tiempo de evaluar muchas cuestiones anteriores– se podría rescindir el contrato, dejar sin efecto las concesiones y recuperar el negocio del transporte aerocomercial en la Argentina. O sea que la recuperación la hacía el Estado y la empresa podía ir a la quiebra, porque ya estaba concursada.

El problema consistía en que podíamos recuperar el primer objetivo que era el servicio, pero perdíamos los otros dos: uno era el de salvaguardar el bienestar de las nueve mil familias –no voy a hablar de los gremios, sino de las familias–, como también la aerolínea de bandera. O sea que dejábamos dos metas en el camino. Ninguna de las soluciones es fácil ni perfecta, porque el problema es complejo.

La otra alternativa era la de la compra. Mucho se ha dicho de que la compra significa el consenso entre dos partes.

Como se ha modificado el proyecto de ley, evidentemente a la larga esto es algo así como una expropiación encubierta. El artículo 1º habla de la compra; el artículo 2º dice que el precio lo va a colocar el Tribunal de Tasaciones de la Nación; y el artículo 3º manifiesta que este Congreso asumirá la responsabilidad de convallar el precio.

Entonces, no sé qué le queda a la contraparte, con quien hay que consensuar y ponerse de acuerdo en cuanto al espacio para la negociación. Creo que no lo va a tener.

Por lo tanto, al no tener espacio para la negociación, nosotros presentamos la alternativa de la expropiación, que nos parecía que era mucho más limpia porque allí es el Estado el que, a través de los mecanismos que establece la Constitución Nacional en su artículo 17 –declarando de utilidad pública el servicio– puede expropiar, fijar un precio a través del Tribunal de Tasaciones de la Nación, hacerse cargo de la empresa,

tomar un período para la reestructuración, y además de tomar ese período puede decirle al procurador general de la Nación que empiece las acciones legales, civiles y penales correspondientes para todos los que han estado involucrados.

Y a la empresa no le queda más que dirimir estas cuestiones. Primero, hay una especie de tratamiento administrativo, donde puede llegar a ponerse de acuerdo, y después hay otra instancia en la que dirimen tribunales nacionales. Por eso, nos parecía que era un proceso un poco más limpio para pasar esta etapa.

Pero, como decía, ninguno es perfecto...

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – La Presidencia solicita a la señora diputada que redondee su exposición.

Sra. Montero. – De acuerdo, señora presidenta.

Como ninguno es perfecto, quedan algunos baches para solucionar. Y cuando quedan baches para solucionar, lo que hay que hacer es saber qué es lo que estamos haciendo. Estamos comprando una empresa que tiene deudas, que tiene un déficit operativo y que es compleja desde lo operativo, y, por lo tanto –ya que el mecanismo no es perfecto–, requiere de muchísimos controles.

Y aquí viene el hecho de que realmente podamos separar la empresa del servicio, de los controles y también de las nueve mil familias y de los operarios que trabajan para mantener esas nueve mil familias. Aquí apelo a la responsabilidad de todos, porque creo que este Congreso va a tener que ejercer ese rol de control debido a todos los huecos que quedan en el proceso; vamos a tener que hacernos cargo de esto, estar muy atentos y dirimir el precio.

Pido que se nos mande absolutamente toda la información con la que vamos a tener que contar para que cuando tengamos que decidir sobre el precio de la empresa esta va a ser una gran responsabilidad podamos tener todos los informes de la Auditoría y el plan de reestructuración de la empresa para tomar una decisión acorde.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – La Presidencia recuerda a la señora diputada que ya se excedió cinco minutos del tiempo que le correspondía.

Sra. Montero. – Ya concluyo, señora presidenta.

Por último, quiero apelar a la responsabilidad de los gremios. El señor diputado Ariel Basteiro me decía que yo no había visto los artículos 14 y 14 bis de la Constitución, referidos a los derechos. Creo que el esfuerzo que va a hacer el pueblo de la Nación Argentina con sus aportes fiscales requiere también que los empleados de Aerolíneas Argentinas, que prácticamente son los dueños operativos de la empresa, hagan el mayor de los esfuerzos para aportar a la reestructuración de esta empresa. A ellos les pido que se comprometan a generar una empresa saludable y que por favor asuman esta obligación concreta para darle viabilidad a este proyecto que todavía tiene muchas incertidumbres.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

Sr. Alvaro. – Señora presidenta: luego de todo lo que se ha dicho en esta sesión tengo la intención de pasar un poco en limpio cuál es la realidad objetiva que vamos a votar esta noche. Los antecedentes de esta situación, largamente reiterados aquí y en las reuniones de comisión, nos dicen que el último grupo económico que administró Aerolíneas Argentinas y Austral está altamente sospechado de maniobras doloosas, de vaciamiento y de otras figuras delictivas. Este grupo prácticamente le tiró por la cabeza la empresa al Estado argentino el 1° de julio de este año.

El gobierno argentino tuvo que optar entre hacerse cargo de la empresa o enviarla a la quiebra, lo que hubiese significado la posibilidad cierta del cese de sus operaciones. Eligió asumir el riesgo de recuperar la propiedad de la empresa y enviar al Congreso una iniciativa para que fiscalizáramos el proceso de compra que se propone, con las dos intervenciones que todos conocemos y que figuran en el proyecto de ley.

Por un lado, se encuentra el monitoreo de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones. Por otro, se deberá aprobar el precio que emerja del Tribunal de Tasaciones de la Nación, en paralelo con la información que brinde la Auditoría General de la Nación.

Todo esto hace a los antecedentes e integra el pasado de este problema, que culmina con un dato que no he escuchado mencionar pero que es de absoluta relevancia. Antes de decir de qué se trata, me parece importante centrarme en cuál es el dilema que hoy sobrevuela aquí.

Por un lado, aparentemente todos estamos de acuerdo en preservar la empresa, en proteger a las 9.272 fuentes de trabajo directo y, por supuesto, en recuperar la línea de bandera. Sin embargo, por otro, se arroja un manto de sospecha por los medios de difusión, y no mediante proyectos de ley concretos, que son los que deberíamos considerar aquí.

Para que se queden tranquilos voy a informar cuál es el dato que –por desconocimiento u otra razón– se ha omitido en todo el transcurso de la discusión de este proyecto.

El 10 de julio de 2008, los tres directores designados por el Estado nacional en el directorio de Aerolíneas y Austral presentaron ante el Juzgado Federal N° 20, del doctor Sicoli, una demanda en contra de este grupo por sobreendeudamiento, infracapitalización y déficit operativo. Cuando volvamos a retomar este tema y analicemos el pago de la empresa, la evolución tanto judicial como legislativa nos va a mostrar cuál es la verdadera deuda.

En este paquete viene una deuda, que no va a ser de 890 millones de dólares, pero no vamos a andar con generalidades para esquivar el bulto. Lo que hay que discutir con seriedad y responsabilidad no es la forma en que el Estado se quedará con la empresa, sino cómo se enfrentarán los problemas, siendo la deuda uno de ellos.

El segundo gran problema es cómo se hará operativa a la empresa. El problema de la deuda se podrá resolver con la puesta en funcionamiento pleno de los recursos materiales y humanos que ella tiene. Hay una sola manera de hacerlo: hacer volar lo que hoy tiene esta empresa como material de vuelo.

A veces, cuando se habla de hacer borrón y cuenta nueva, de crear otra empresa y de comprar aviones de la misma marca, pareciera que estamos discutiendo la compra de una agencia de remises y no de una aerolínea. En el mundo no hay aviones suficientes como para que salgamos alegremente a contratar nuevos *leasings*, que se transformarían en nueva deuda.

En estos días, pregunté cuánto costaría, dólar más o menos, contratar en *leasing* una flota de cuarenta B 727-300 –que son bastante antiguos– y diez 747-400. Me informaron que el costo sería de 20 millones de dólares mensuales. Hoy, estamos pagando 1,3 millones de dólares mensuales por *leasing*. Evidentemente, las

cuentas se repiten cuando uno avanza sobre diversas hipótesis en torno a los gastos operativos.

Nuestro bloque va a apoyar el proyecto remitido por el Poder Ejecutivo, porque el gobierno ciertamente ha tomado un riesgo. En la comisión se dijo que en ningún caso este es un negocio brillante; bien administrado es apenas un “negocito”, en el que se manejan muchos millones de dólares. De lo que caben dudas es de que se trata de un servicio público imprescindible.

Por eso, vamos a ayudar al gobierno frente al riesgo que ha tomado. Lo haremos del modo que se indica en este proyecto: lo vamos a ayudar desde la Bicameral de Seguimiento cuando debamos expedirnos sobre el precio de compra, a fin de cerrar el perverso ciclo de las privatizaciones, al menos en lo que respecta a esta querida empresa.

Antes de finalizar mi exposición, no quiero dejar pasar por alto la intervención de un coteráneo. Días pasados, en una de las reuniones de comisión, hizo una comparación entre la deuda de esta empresa y la cantidad de escuelas y hospitales que se podrían construir con ese dinero. Hoy, dio una explicación sobre la actitud del personal que boicoteó y mandó a la quiebra esta empresa. No quiero recurrir a picardías y tampoco tengo prejuicios sobre el capital extranacional, pero aquí nos encontramos frente a un grupo económico que —como dije al comienzo de mi exposición— no sólo está sospechado en la Argentina de vaciamiento y de una pluralidad de actitudes ilegales. Entonces, si es correcto lo que dijo este diputado en cuanto a que el personal boicoteó a estos tráfugas, creo que incurrieron en un acto patriótico. (*Aplausos.*)

Cuando analicemos la deuda deberemos buscar información y tener en cuenta cuál es la recaudación de la empresa en ese momento. Debemos jugar con las posibilidades que tiene la empresa en el corto plazo. Sin duda habrá que poner el material de vuelo en funcionamiento, y las aeronaves más deterioradas tendrían que ser reformadas para poder brindar el servicio de carga, que abandonamos hace mucho tiempo, pero que es un negocio muy rentable. Esta es la discusión que deberemos dar en la próxima sesión en la que tratemos el tema de Aerolíneas Argentinas.

No tengamos miedo. Esta empresa va a salir adelante, porque como dijo el señor diputado

Díaz Bancalari, cuenta con un gran capital humano, y no lo digo por demagogia. (*Aplausos.*) Trabajar en esta empresa exige de un gran nivel de especialización, y el costo de formación de sus agentes fue afrontado por la República Argentina en su conjunto. Entonces, enhorabuena que los recuperemos para una empresa del Estado nacional. Ojalá sigamos por el camino que empezamos a transitar en oportunidad de tratarse el tema del Correo Argentino y de AySA.

Yo voy a invertir los términos de la década del 90: “Servicio que se cumple mal, servicio que el Estado nacional va a recuperar”. (*Aplausos prolongados.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Sarghini. — Señora presidenta: creo que es deseable y posible preservar el servicio y garantizar los derechos y la continuidad laboral sin hacernos cargo de la deuda de Marsans. Tengo la certeza absoluta de que este proyecto se hace cargo de la deuda de Marsans porque estatiza una deuda privada, contraída por una empresa que si queremos ver su comportamiento es suficiente con leer el mensaje firmado por la propia presidenta. También tengo la profunda convicción de que la debilidad jurídica de la salida diseñada pone en riesgo a muy corto plazo la viabilidad del servicio y las garantías en términos laborales. Por esta razón entiendo que, en nombre de la defensa del servicio, de las garantías laborales y de la no estatización de una deuda privada, este proyecto no debe ser acompañado.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Eduardo A. Fellner.

Sr. Sarghini. — El artículo 1º establece con toda claridad el rescate por compra de acciones societarias, esto es, la compra del patrimonio, lo que significa hacerse cargo de los activos y pasivos, es decir, de 900 millones de dólares, que son consecuencia de por lo menos el desmanejo empresarial y la falta de control estatal.

No me parece adecuado porque no encaja en mis principios justicialistas ni en mi visión progresista que los argentinos—inclusive aquellos que ni siquiera tienen plata para cubrir sus necesidades más básicas— con sus impuestos se deban hacer cargo de una deuda que contra-

jo Marsans. No me parece que ese sea un buen sentido de distribución de la riqueza. Es más: estoy convencido de que va en un sentido absolutamente contrario a lo que mis convicciones me indican.

¿Por qué hablo de debilidad jurídica de la mecánica de salida? El artículo 2º, que repite lo que establecía el acta, establece que será el Tribunal de Tasaciones de la Nación el que deba tasar la empresa. Por su parte, el artículo 3º expresa que ese precio deberá ser luego aprobado por este Congreso.

Creo que no resulta necesario aclarar que no es lo mismo valoración que precio. En una operación de compra de acciones de estas características, el precio será en una de las vías el que acuerden comprador y vendedor.

En el caso de que eso sea así estaríamos aplicando estrictamente el mecanismo previsto en el acta; en el caso de que eso no sea así el precio responderá a una decisión unilateral. Si es una decisión unilateral, entonces llegará el momento de que este Congreso deba declarar de interés público el servicio, teniendo que expropiar la empresa. No hay otra forma de llegar: se llega por la vía del acuerdo o por la vía de la expropiación. Debe quedar en claro que si vamos por la vía de la expropiación también estaríamos expropiando el paquete accionario, y por lo tanto los argentinos también nos estaríamos haciendo cargo de la deuda que contrajo una empresa privada que explotó un servicio público.

¿Qué otra cuestión me hace tener esa profunda convicción respecto de la inseguridad jurídica? ¿El acta está vigente o no? El acta se tornó operativa al día siguiente que se firmó: nadie esperó que el Congreso la aprobara o rechazara para hacerla operativa. Así fue que se constituyó un Consejo de Transición, que se designó a un hombre propuesto por el Estado para que ejerza la gerencia general y que el Tesoro nacional giró fondos para que sean administrados por ese Consejo de Transición, y esos fondos fueron girados a una empresa privada, que según los dichos del mensaje de elevación no merece demasiada confianza para los argentinos. No obstante, hemos transferido fondos públicos en nombre de la continuidad.

Este proyecto de ley ignora el acta, aunque toma algunas cosas de ella. ¿Estamos convencidos de que la contraparte también ignora o va a ignorar el acta? ¿No será que

nos estamos comprando, precisamente por esta debilidad jurídica, el peor de los caminos que nos lleve a no poder garantizar para nada el servicio ni los derechos laborales que tienen esos algo más de 9 mil trabajadores? Entonces, ¿en razón de qué hemos elegido este camino? ¿En razón de qué ponemos sobre la espalda de los argentinos una deuda que contrajo una empresa privada y elegimos un sendero con una estructura jurídica que está llena de vacíos y dudas? Podría agregar una más: ¿mañana va a seguir funcionando el Consejo de Transición? ¿Quién va a administrar la transición mientras el Estado siga poniendo los fondos? ¿El Consejo de Transición? Es posible entonces que el propio Estado esté admitiendo la vigencia del acta, aunque aquí la haya ignorado.

Esto está lleno de agujeros jurídicos. Así no se dan las garantías a futuro que queremos dar y que yo pretendo que se den. ¿Hay otro camino? Sí, lo hay. Yo no tengo absolutamente ninguna duda de que los argentinos debemos asumir que durante la transición tenemos que hacer aportes para que la continuidad del servicio y la estabilidad laboral sean posibles. No tengo duda alguna.

Del mismo modo, no dudo de que no es necesario que caiga sobre la espalda de los argentinos esa historia que, insisto, el mensaje de elevación del proyecto deja en claro por lo menos de cuántas cosas turbias han pasado por allí.

Si me preguntan si existe un camino, respondo que sí. A veces tengo la sensación de que padecemos de algunos prejuicios, que hay cosas de las que no nos animamos a hablar. Sin creer que tengo toda la razón y mucho menos que es la única salida, sin prejuicios quiero decir que por lejos la mejor salida es mandar a Marsans a la quiebra.

La propia ley de quiebras prevé que en un servicio público resulta clara la continuidad de la explotación. Esta no es una empresa que vaya a cerrar si se la manda a la quiebra.

Quiero mandar a la quiebra a Marsans porque pretendo que ningún argentino pague impuestos para hacerse cargo de su deuda. Es absolutamente posible recorrer la transición mediante la continuidad de la explotación del servicio. El Estado y el Congreso de la Nación tienen todos los instrumentos para que en esa transición se puedan garantizar la continuidad

del servicio y los derechos laborales, que es lo que pretendemos.

Insisto: el Estado y el Congreso de la Nación tienen todos los instrumentos para garantizar que en esta transición estos dos objetivos centrales no corran riesgo alguno, y que de la historia, la deuda y lo ocurrido se hagan cargo quienes corresponde. Pretendemos que no haya un solo contribuyente argentino, mucho menos aquellos a los que por concepción primero tenemos que defender, que deba pagar impuestos para hacerse cargo de una deuda que puede ser resuelta en otro ámbito.

El Estado, y en particular el Poder Ejecutivo, tiene la posibilidad de inducir la salida de esa transición hacia el modelo de prestación futuro y definitivo que entienda conveniente. Si bien es una nueva empresa del Estado, lo podrá hacer, y si entiende que debe dejar abierta la participación a algún capital privado u otra fusión con otras empresas, también podrá hacerlo.

Digo esto porque el gobierno, en nombre del Estado, tiene la llave maestra en su condición de propietario de las líneas. Aerolíneas Argentinas no es la propietaria de las líneas; las tiene por medio de una concesión.

Por otro lado, está absolutamente claro que desde hace rato están cumplidas las razones para quitársela. En el mismo momento que se crea la nueva empresa el Estado quita la concesión, la otorga a quien quiere. De hecho esa empresa ha terminado porque sólo tiene sentido si posee las líneas adjudicadas.

Sin prejuicios ni cuestiones ideológicas para defender el servicio y a los trabajadores, el Estado tiene una forma clara de que la empresa privada se haga cargo de la deuda que contrajo y no los contribuyentes.

—Manifestaciones en las galerías.

Sr. Sarghini. — ¡Eso es lo que yo defiendo! Si alguien defiende otra cosa, que lo diga. ¡Yo defiendo al pueblo argentino! ¡No defiendo a una empresa ni tampoco intereses que están por debajo de los intereses superiores del pueblo argentino!

—Manifestaciones en las galerías.

Sr. Kunkel. — ¿Y el Banco Provincia?

Sr. Sarghini. — Existe un enorme riesgo —no lo digo con un sentido provocativo— de que con mucha euforia y convicción, creyendo que las

cosas fáciles son las que resuelven los problemas, hoy pueden aplaudir con mucha fuerza y dentro de poco tiempo tener en claro que este camino pondrá en duda todo lo que aquí se quiere garantizar.

Para finalizar, como defendiendo la continuidad del servicio y pretendo defender a los trabajadores y sus familias...

—Manifestaciones en las galerías.

—Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Presidente (Fellner). — La Presidencia solicita a los señores diputados que guarden silencio a fin de que podamos finalizar este debate que ya ha insumido tantas horas.

Sr. Sarghini. — Como no quiero cargar sobre ningún argentino, y menos los que ni siquiera tienen plata para viajar en tren, la deuda de una empresa...

—Manifestaciones en las galerías.

Sr. Sarghini. — ...propongo el camino que he sugerido y no votar este proyecto de ley porque, como lo dije al principio, va a poner sobre la espalda de los pobres una deuda que va a dejar un camino absolutamente inseguro para garantizar el servicio y la continuidad laboral.

—Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Kunkel. — ¡Vos dejaste quebrado el Banco Provincia!

Sr. Presidente (Fellner). — Pido a los señores diputados que guarden silencio. Han pasado casi doce horas de este importante debate con el que hemos dado un nuevo ejemplo a la sociedad argentina.

Pido paciencia y prudencia en este momento. Estamos entrando en los discursos de cierre y pronto concluirá esta sesión.

Pido también a la barra que continúe con la misma prudencia con que lo ha hecho hasta ahora. Estamos terminando un debate muy importante en el que ustedes tienen un interés directo. De lo contrario, lamentablemente, me veré obligado a aplicar el reglamento, con todas sus consecuencias.

Pido a todos un poco de paciencia y prudencia, más allá de las expresiones que cada uno pueda verter en democracia y en el ámbito de este recinto tan especial.

Tiene la palabra el señor diputado por San Luis.

Sr. Lusquiños. – Señor presidente...

Sr. Presidente (Fellner). – Los señores diputados Ginzburg y Sarghini le solicitan una interrupción. ¿Se las concede, señor diputado?

Sr. Lusquiños. – Sí, señor presidente.

Sr. Presidente (Fellner). – Para una interrupción tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ginzburg. – Señor presidente: quisiera solicitar a las autoridades de la Cámara que consideren por favor, en lo sucesivo, tomar las medidas necesarias para que los diputados seamos respetados.

Todos los que estamos aquí sentados, sin excepción, tenemos un caudal de votos que nos respalda; ciudadanos que nos han votado.

Cuando se trató el tema del campo en el Senado, sus legisladores fueron respetados y se impidió el ingreso de las barras.

Si bien nos llaman “la Cámara baja” tampoco es necesario que esto se transforme en un circo según guste o no lo que decimos. Todos poseemos la suficiente convicción para que ninguna barra nos cambie la idea y no tenemos por qué soportar afrentas, como ha ocurrido recién con los papeles que le tiraron al señor diputado Sarghini.

Pido a las autoridades de la Cámara que en lo sucesivo consideren que cuando se traten estos temas –como sucedió con el del campo, en el Senado– no ingresen las barras, amigas o enemigas.

Sr. Presidente (Fellner). – Dado que la señora diputada se ha referido a las autoridades de la Cámara, en su oportunidad éstas pondrán el tema de la no presencia de las barras en el recinto a consideración de la Comisión de Labor Parlamentaria.

Para otra interrupción tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Sarghini. – Señor presidente: simplemente, quiero señalar que no me siento para nada ofendido ni dañado por las expresiones vertidas. Podemos estar de acuerdo o no con ellas, pero creo que son legítimas. (*Aplausos.*)

Nadie tiene por qué conocerme, pero si así fuera, con aciertos y con errores, seguramente en muchos años y acciones de mi vida no me

encontrarán poniéndome del otro lado de los trabajadores o del otro lado del pueblo.

Puede ser que lo que yo considero que es la mejor salida no la compartan quienes se expresan de esa manera. Es más, me encantaría equivocarme en mi mal diagnóstico, porque entonces el tema estaría resuelto y no tendría ningún problema en reconocerlo, y todos estaríamos celebrando haber encontrado el mejor camino.

Pero quiero decir, señor presidente, que yo me refiero a este cuerpo a través de usted, y de esta forma digo lo que pienso. Y si algún diputado nacional tiene que decir algo, que pida la palabra y a través de usted me lo diga, y estoy absolutamente dispuesto a sostener lo que he dicho, a discutirlo, a fundamentarlo y también a corregirlo si en el debate me convence de que estoy equivocado. (*Aplausos.*)

Sí me siento agraviado cuando un diputado se para por allí y grita cosas que yo no puedo escuchar. Como quiero escucharlas, pido que la Presidencia le dé la palabra, que se refiera a mí, y le contestaré con toda tranquilidad. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Señor diputado Lusquiños: la señora diputada Conti le solicita una interrupción, ¿la concede?

Sr. Lusquiños. – Sí, señor presidente.

Sr. Presidente (Fellner). – Para una interrupción tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires, con el tiempo del señor diputado Lusquiños.

Sra. Conti. – Gracias señor presidente y gracias al diputado –seguramente justicialista– Lusquiños, porque qué otro debate tan fuerte como entre justicialistas vemos siempre en este recinto, tratándose, por supuesto, de ese gran movimiento nacional y popular repartido en tantos posicionamientos distintos.

Acá retomo las palabras de alguna diputada preopinante cuando preguntó quién arroja la primera piedra. Y cuando se refiere despectivamente al pueblo argentino, el que está tanto en los balcones como en las barras, creo que ahí sí estamos hablando de un discurso antipopular, y esto es lo principal de mi preocupación.

Tengamos en cuenta el nivel de los discursos en este recinto, en los que a los secretarios de Estado y a los ministros se los llama simplemente por su apellido, se los insulta y, para abreviar el debate parlamentario de un bloque como

el nuestro, el oficialista, que es tan numeroso y no prolongar más de la cuenta una sesión, se ahorran muchas palabras. Todo esto no justifica que un representante del pueblo que tiene votos detrás de sí, por supuesto, demuestre un repudio tan absoluto a los integrantes legítimos del pueblo que son los trabajadores... (*Aplausos.*) ...sobre todo de una línea aérea que representa la bandera argentina.

Perdóneme la verbosidad. No quiero que mi propio bloque ni sus autoridades lo tomen como una falta de respeto, pero quiero comentar que estuve veinte días en España tomándome unas breves vacaciones y vi –no estaba trabajando sino de vacaciones–, pero tengo mi veta política lo que es la política en países que tienen nivel de civilidad y cultura nacional y popular, donde los partidos oficialista y de la oposición defienden lo propio y dicen las cosas por su nombre.

Y acá nos rasgamos las vestiduras en busca de una institucionalidad que no es institucionalidad, es solamente oportunismo político. Entonces... (*Aplausos.*) ¿Qué se discute hoy, diputado Sarghini, al que respetamos? Porque hoy usted está ahí, pero va a estar con nosotros seguramente en cualquier momento, porque el movimiento peronista es amplio y ustedes lo tienen en las tripas, y yo se los reconozco.

Entonces, no es que otro diputado le dice por lo bajo cosas y no pide la palabra, es la tripa peronista la que impide discutir acá para ser funcionales a los que no son ni populares, ni nacionales, ni peronistas, ni representantes del pueblo argentino.

Aquí no hay consumidores ni ciudadanos, acá hay un pueblo y nosotros defendemos un proyecto que es popular y por eso defendemos a Aerolíneas Argentinas en una situación indecisa, no buscada; esto es lo que estamos discutiendo. (*Aplausos.*)

Cualquier justicialista sabe, señor presidente, que esto no fue buscado y que lo que estamos haciendo es lo que podemos hacer y si la oposición estuviera en el gobierno haría lo mismo; no lo hacen y preparan discursos porque están en bloques diferentes y esto es una cuestión de Estado.

Aquietemos los ánimos, defendamos el respeto entre nosotros, representantes del pueblo, pero respetemos lo que no son barras sino lo que es el pueblo. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Continúa en el uso de la palabra señor diputado por San Luis.

Sr. Lusquiños. – Señor presidente: en realidad no continúo sino que comienzo. En primer lugar, para poner distancia entre una cosa y otra...

–Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Presidente (Fellner). – La Presidencia solicita a los señores diputados que respeten al orador.

Sr. Agud. – Señor presidente: ¿no vuelve el reloj para atrás?

–Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Presidente (Fellner). – La Presidencia informa al señor diputado Lusquiños que va a ser flexible con su tiempo habida cuenta de lo que ha venido ocurriendo.

Sr. Lusquiños. – Señor presidente: quiero manifestar, en primer lugar, para poder poner distancia entre lo que estamos viviendo y lo que voy a decir, que nuestro bloque desea expresar su profundo pesar por el fallecimiento de la señora diputada María Lelia Chaya y honrar su memoria. Muchos de los que estamos aquí sentados, los señores diputados Díaz Bancalari, Graciela Camaño, Macaluse, Poggi, Albrisi y quien habla fuimos compañeros de ella.

En muchísimas ocasiones estuvimos en desacuerdo –fueron más los acuerdos que las controversias–, pero todos le teníamos un gran aprecio y un gran respeto.

Yendo al tema que nos convoca, nosotros no vamos a ingresar al debate como si en el lapso que media entre la primigenia decisión de privatizar lo propio y de reestatizar lo aparentemente ajeno no hubiera pasado absolutamente nada, como si nos enfrentáramos a lo que algún medio de comunicación denominó una nueva ley de punto final, legitimando de tal manera posibles incumplimientos de algún funcionario público en ejercicio de sus deberes, así como los innumerables incumplimientos de empresarios piratas.

De los propios fundamentos del proyecto de ley en análisis surge la descripción de un proceso de descapitalización de la línea aérea seguido de una licuación de la participación accionaria del Estado nacional que fuera continuada por una reducción de su capital social.

Es el mismo Poder Ejecutivo, mentor intelectual del proyecto, el que le adjudica el ruinoso manejo de la aerolínea a sus actuales titulares, siendo uno de los hitos probatorios de tal afirmación la apertura del concurso preventivo de los acreedores en el año 2001.

Continuando con el análisis del mensaje que acompaña al proyecto de ley, el Poder Ejecutivo efectuó un relato circunstanciado de las irregularidades sobre las que tenía conocimiento. Sabía de la adquisición de acciones por parte de Air Comet S.A. —mediante lo cual ejerció el control indirecto de Aerolíneas Argentinas, Austral, Optar, Jet Pack, Aerohandling y Air Patagonia; que fueron—, es textual tardíamente notificadas las autoridades administrativas y judiciales de nuestro país, y que tal operación, en los hechos, no importó una mejora sustancial de la situación patrimonial ni del giro comercial de la sociedad ni tampoco una mejora en la regularidad, continuidad y calidad del servicio de transporte aerocomercial. A dicho punto del relato se suma que sucesivos balances de Aerolíneas no fueron aprobados por el Estado en su carácter de accionista minoritario.

A pesar de los sucesivos incumplimientos e irregularidades, se le renovó a Aerolíneas Argentinas la concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte de pasajeros, carga y correo en 2004 y 2005.

Continuando con el análisis del citado mensaje, surge que en 2006 se acordó aprobar el balance correspondiente a 2005, a cambio de un aumento de la participación del Estado nacional en la empresa, renunciándose además al cobro de los créditos de los que el mismo Estado nacional era legítimo acreedor.

Formando parte de los desatinos del Poder Ejecutivo, explicitados por el mismo Poder Ejecutivo, se convino el desistimiento por parte del Estado de las acciones judiciales de nulidad de las asambleas que aprobaron los estados contables de 2002, 2003 y 2004.

De la lectura del concierto de irregularidades enunciadas precedentemente, y confesadas expresamente por el mismo Poder Ejecutivo nacional, surge que podemos afirmar que “a concesión de parte, relevo de pruebas”.

Entendemos que refrendar el actual proyecto de ley significaría legitimar las sucesivas violaciones por parte del Estado nacional, entre otras, las referidas al Código Aeronáutico que

en su artículo 65 establece que no se otorgará concesión o autorización alguna sin la comprobación previa de la capacidad técnica, económica y financiera del explotador. El Estado no exigió el cumplimiento de las obligaciones previstas en las concesiones. No impuso la fiscalización técnica, económica y financiera del explotador. No fiscalizó la promoción y comercialización de billetes de pasajes, fletes u otro tipo de venta de transporte aéreo. No estableció la necesidad de calificar la aptitud de las aeronaves destinadas al transporte aerocomercial de pasajeros. Estos son algunos de los incumplimientos del Código Aeronáutico.

Tampoco se cumplió con la fiscalización del plan de acción ni con el presupuesto de las empresas que tenían a su cargo la aeronavegación. Mucho menos se fiscalizaron las inversiones proyectadas. De tal manera que el catálogo de irregularidades referidas en el proyecto de ley fueron realizadas, como mínimo, por la anomia o con la venia de la autoridad estatal.

Acordamos en un punto: el servicio público de transporte aéreo debe ser garantizado, pero en ningún caso esa garantía podrá tener como cimiento la legitimación de administraciones fraudulentas privadas, en las que aparece la necesaria participación de funcionarios del Estado. Por lo menos de ello dan cuenta las denuncias penales efectuadas tanto en la Argentina como en el reino de España. Lo que el conflicto denuncia es la absoluta ausencia de políticas públicas en materia de transporte aéreo.

Por lo tanto, no vamos a avalar lo actuado convalidando —como dijimos— las irregularidades cometidas por la empresa y por el Poder Ejecutivo nacional.

El bloque oficialista ha hecho un gigantesco esfuerzo para mejorar el proyecto original, que era un verdadero mamotreto, un disparate jurídico. El oficialismo ha hecho unos esfuerzos tremendos que hay que saber reconocer. El proyecto remitido a esta Cámara por el Poder Ejecutivo era realmente lamentable y patético. De hecho, lo más importante que se logró, a nuestro entender, es quebrar la cultura o el rol de que el Congreso es el convalidador de proyectos del Poder Ejecutivo, al modificar el esquema “apruébese lo que les mando”.

Es muy importante reconocer eso. Y, nobleza obliga, esto que se ha logrado es un éxito de

los bloques opositores pero también del bloque oficialista. Realmente, me alegró mucho escuchar las palabras del señor diputado Mariano West cuando describía el perfil y el rol del bloque oficialista, y también me alegró su compromiso –brindado como presidente de la comisión bicameral– de revisar todo aquello que tenga que ser revisado.

Pero las modificaciones que se han logrado introducir no son suficientes, porque en este proyecto no está incluido el rechazo *in limine* de la ilegal acta acuerdo firmada entre el Secretario de Transporte y el grupo empresario Marsans. Nosotros no vamos a consentir que los argentinos nos tengamos que hacer cargo de la deuda de una empresa privada que asciende a 900 millones de dólares taxativos o explicitados, más todos aquellos ocultos –que vaya a saber cuántos son–, y tampoco vamos a consentir que los argentinos nos hagamos cargo de los desaguisados cometidos por el Grupo Marsans y por sus socios, por omisión, ineficiencia, ineficacia, anomia, incompetencia o complicidad del gobierno nacional.

Quiero advertir que en el artículo 1º hay dos palabras que son difíciles de entender. Una de ellas es la palabra “rescate”. Cuando hablamos de rescate estamos hablando prima facie de que es un acto entre dos voluntades, en este caso una compradora y otra vendedora. Sabemos que estamos frente a una situación donde hay alguien que está excelentemente bien posicionado vendiendo y otro que está desgraciadamente mal posicionado comprando. Creo que la palabra “rescate” puede ser originadora de juicios muy gravosos para la Argentina.

El esquema de estatización vía la compra de acciones es asumir que se está comprando y haciéndose cargo de la deuda de una empresa privada que debe 900 millones de dólares. Esto lo debemos tener absolutamente en claro. Nosotros desde nuestro bloque, juntamente con otras bancadas, hemos planteado alternativas a través del dictamen de minoría, que con buena fe consideramos como una posición superadora. Pero no sólo no fueron tomadas en cuenta, sino que inclusive fueron tenidas con mucho desdén por algunos diputados preopinantes.

Esperamos que a la brevedad se remita a este Congreso un plan federal de transporte aerocomercial que parta de un diagnóstico cierto. No podemos seguir tratando proyectos para apa-

gar incendios, siempre en un clima de urgencia o al borde del precipicio.

Quiero rescatar unas palabras de la exposición del señor diputado Alejandro Rossi que me parecieron muy inteligentes. El fue el único que habló del máster plan. Está claro que la política aerocomercial en la Argentina adolece de un plan estratégico; no tiene un *master plan*. Por eso, esperamos que a la mayor brevedad posible este Congreso pueda tratar ese máster plan, que para mí tiene que empezar no por privilegiar los vuelos Buenos Aires París sino por privilegiar los vuelos entre las provincias y entre las ciudades más importantes de nuestro país.

Tenemos una enorme cantidad de aeropuertos cerrados, como los de Villa Dolores, General Pico, Merlo, Villa Reynolds y Río Cuarto. Tenemos una estructura que está disponible, pero debemos comunicarla. El plan tiene que ser integrador, e integrar el país significa integrar a todos los argentinos a fin de que puedan transportar sus dolores, alegrías, riquezas y progreso.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sra. Hotton. – ¿Me permite una interrupción, señor diputado, con la venia de la Presidencia?

Sr. Macaluse. – Sí, señora diputada.

Sr. Presidente (Fellner). – Para una interrupción tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Hotton. – Quiero referirme a una frase que pronunció la señora diputada Conti, que me preocupó, porque dijo que no se trata de consumidores o de ciudadanos, sino de pueblo.

Me preocupó que no podamos asociar al pueblo la connotación de ciudadano, que me parece que es un valor. En segundo lugar, ¿por qué no podemos asociar al pueblo la idea de consumidores? Ella se fue de vacaciones a Europa, y eso es consumir. Yo también me fui a la quebrada de Humahuaca, y me encantó mi país. También me encantaría que el pueblo argentino se pueda ir de vacaciones. (*Aplausos.*)

–Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Presidente (Fellner). – Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Macaluse. – Señor presidente: me piden que diga dónde voy de vacaciones, pero si lo hago, van a pensar que es una chicana, porque se trata de Mar de Cobo. (*Risas.*)

Estamos trabajando tarde sobre un moribundo que hay que reanimar. El Congreso debió haberse hecho cargo antes de este problema, porque no era la primera vez que los trabajadores de Aerolíneas manifestaban de todas las maneras posibles las dificultades y los delitos que se cometían en esa empresa.

Estamos trabando tarde, y por eso el problema es muy complejo. No hay muchas alternativas: debemos privilegiar tres objetivos. El primero es que la empresa siga operando y preste un servicio a los usuarios. El segundo, que los trabajadores conserven su fuente de trabajo, su salario, su antigüedad y su escalafón. El tercero, que el Estado nacional no pague aquella deuda que no contrajo.

Estos son los objetivos que deberíamos proponernos. Estamos trabajando desde hace varios días –nos habría gustado tener algunos más– para acordar de qué forma podríamos resolver este problema. Para ello creemos que es necesario discutir tres aspectos.

Uno está vinculado con los negociados, a fin de que no haya impunidad. Otro se refiere al papel del Congreso, a fin de tener soluciones. Luego, están los condicionantes que tienen el Congreso, el Estado nacional y todos los ciudadanos, en virtud de algunos acuerdos que se han firmado con anterioridad.

Si tomamos los negociados, no podemos dejar de analizar el papel que cupo a esta compañía. El objetivo principal de esta empresa –no sólo de ella sino también del Estado español ha sido convertirse en la puerta de ingreso del turismo a la Argentina de todos lo que viajen desde Europa o América del Norte. Ha intentado eliminar a un competidor y quedarse con las rutas.

Cumplida una parte de esos objetivos, e imposibilitados de conseguir el otro, se dedicaron a depredar y completar el trabajo de vaciamiento que había iniciado Iberia.

Por lo tanto, el papel del Estado español en la depredación del patrimonio de Aerolíneas Argentinas es ineludible y casi inescindible, porque fue ese Estado el que decidió que Marsans se hiciera cargo de Aerolíneas Argentinas a pesar de que uno de sus principales accionistas

era Mata, que en España había sido condenado por alzamiento de bienes, figura que aquí se conoce como fraude. Como no es casual que hayan elegido a esa empresa, deberemos tenerlo en cuenta cuando el Estado español efectúe algún tipo de reclamo.

Concretado el vaciamiento, los directivos de la empresa concurrieron a este Parlamento esgrimiendo tres hechos como los causantes de los problemas de Aerolíneas Argentinas: el 11 de septiembre, el aumento del precio del petróleo y el accionar de los gremios. Es decir que para la empresa que se dedicó a vaciar el patrimonio de Aerolíneas Argentinas los responsables son Ben Laden y los trabajadores. Nosotros no podemos tomar ese comentario ni siquiera como un chiste de mal gusto. (*Aplausos.*)

Entonces, para que no haya impunidad, durante el debate en particular vamos a proponer que el Estado nacional se presente en los estrados judiciales para demandar a la empresa Marsans por todo lo que ha ocurrido. (*Aplausos.*)

Si hablamos de negociados no podemos dejar de mencionar el papel que le cupo a Ricardo Jaime. Como en los últimos años ha conducido en forma férrea el sistema de transporte de nuestro país, resulta imposible pensar que no haya contado con instrumentos ni con poder político para seguir de cerca la evolución de la empresa.

Si revisamos el sistema de transportes nos encontraremos con que el transporte de pasajeros y de carga, tanto ferroviario como automotor y aéreo, están fuertemente subsidiados, pero ninguno está integrado y no brindan un buen servicio a los usuarios argentinos.

Por lo tanto, resulta inentendible que siga en actividad un funcionario que fue demandado en una causa penal por el fiscal de investigaciones administrativas, acusándolo de administración fraudulenta en la causa de Ferrocarriles. Hablamos de un funcionario que en nombre del Estado nacional suscribió un acta clandestina con la empresa Marsans, que finalmente se cayó por imposibilidades técnicas, económicas y políticas, pero no por falta de voluntad. Luego, suscribió el acta que hoy estamos considerando y que desde ya no vamos a aprobar. Es decir que se trata de un funcionario que suscribió dos actas que carecen de vigencia.

La fortaleza política de ese funcionario se encuentra cuestionada. Este es uno de los efectos no queridos del presente debate, pero no ten-

go dudas de que se trata de uno de los puntos más saludables, porque en nuestra opinión este funcionario no sólo debe renunciar sino que también tiene que pasar por los tribunales a fin de explicar lo que hizo y dejó de hacer en la función pública para controlar los transportes argentinos.

También debemos tener en cuenta cuál es el papel del Congreso. Mucho se ha hablado sobre el nuevo rol que debe desempeñar el Parlamento. En realidad, más que un nuevo rol lo que tiene que hacer el Poder Legislativo es recuperar las funciones que la Constitución Nacional le asigna, que poco a poco se fueron dejando de lado. Esto lo debilitó institucionalmente y enervó las posibilidades de implementar controles cruzados en el Estado.

El Poder Ejecutivo envió un proyecto que ha sido considerado por este Congreso. Durante estos años una y mil veces se ha demandado al oficialismo que rompa la disciplina férrea para que el Parlamento deje de ser una escribanía. Pues bien, el oficialismo ha contemplado el proyecto del Poder Ejecutivo y le ha introducido modificaciones, cosa que nosotros debemos reconocer. Si el oficialismo hizo lo que nosotros veníamos demandando y rompe esa disciplina férrea, nobleza obliga, uno no puede menos que acompañarlo.

Por eso, no sólo hay que discutir el papel del oficialismo sino también el de la oposición. Como bien se dijo acá, la oposición debe controlar. Ustedes nos conocen, nosotros somos duros controlando, pero a la vez tenemos que ayudar a buscar soluciones a problemas que son altamente complejos y que en algunos casos se pueden resolver fácilmente en la mesa de arena, pero en el campo de batalla los tanques se empuñan. Es muy fácil resolverlos en la verborragia teórica pero muy difícil en la realidad. Y en este Congreso tenemos que resolver un problema muy complejo porque en este tema de Aerolíneas venimos de desaguado en desaguado.

En una empresa estratégica tenemos la responsabilidad de actuar en términos de política de Estado y juntar toda la fuerza que tenga el Estado nacional para poder discutir y negociar con otro Estado y otra empresa en las mejores condiciones. Actuar en términos de política de Estado implica buscar consensos, cuestión que nosotros hemos demandado. El oficialismo ha

dado un paso y nosotros creemos que tenemos la obligación de dar otro.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidente 2ª de la Honorable Cámara, arquitecta Liliana A. Bayonzo.

Sr. Macaluse. — Por su parte, actuar en términos de consenso significa ceder. Tal vez nosotros no hubiéramos resuelto esta situación como lo plantea en estos momentos el oficialismo. Pensábamos que había que prolongar de otra forma la transición y sentarnos a discutir de otra manera.

Sin embargo, entendemos que se han introducido modificaciones sustanciales que permiten que ésta sea una transición con fuerte control del Congreso y que sea éste, con la asesoría de la Auditoría General de la Nación, el que termine fijando el precio final de la empresa.

Para esto es necesario agregar en el dictamen dos aspectos que entendemos vitales: en primer lugar, que conste claramente que el precio al cual va a ser tasada la empresa se considerará a julio de este año, con la empresa casi quebrada y no con el flujo futuro de caja, una vez que el Estado coloque dinero, salve a la empresa y la haga funcionar como corresponde, con lo que obviamente va a valer mucho más.

En segundo lugar, se debe establecer con absoluta claridad que el Estado no se va a convertir en socio bobo poniendo el dinero para salvar la empresa, invirtiendo y haciéndose cargo del pasivo para después volver a privatizarla a fin de que empresas privadas hagan usufructo de esa inversión del Estado.

Tiene que constar claramente que sea cual fuese la resolución a la que se llegue en esta transición, el Estado nacional va a quedarse como mínimo con la mitad más uno de las acciones, el control de la empresa y el poder de veto. Esta es la condición sine qua non que nuestro bloque tiene para votar favorablemente en general aclarando que presentaremos observaciones durante la discusión en particular.

¿Qué puede suceder ahora que el Congreso es el que toma en sus manos esta negociación y plantea que no va a aceptar la forma de valuación que constaba en el acta, que no va a votar el acta y que quiere ver un estudio desagregado de esa deuda antes de votar si valida o no y perfecciona la compra de las acciones?

Puede suceder que la empresa acepte, con lo cual estaremos en muchos mejores términos que el acta, o bien que no acepte, con lo cual caería el acta, que era uno de los objetivos que tenía tanto el oficialismo como la oposición. Entonces, negociaremos en otras condiciones, sin dejar de contemplar la posibilidad de la expropiación.

Los compañeros del socialismo presentaron un buen proyecto, que se puede tener en cuenta como un plan “B” en caso de que la empresa no acepte. Si esto ocurre, algunos dirán que van a acudir a los tribunales internacionales. Probablemente, van a ir al CIADI. Esto lo podían hacer aun cuando nosotros no aprobáramos lo que vamos a aprobar ahora, y lo pueden hacer porque hay dos leyes una de las cuales hay que denunciar, que es el tratado de protección de inversiones, no sólo con España sino con otros cincuenta y tres países, que se nos vendieron en los 90 como la salvación del Estado para que vengan inversiones extranjeras. Mientras Brasil tiene dos tratados firmados, nosotros tenemos cincuenta y cuatro.

Ahora bien, yo pregunto adónde fueron a parar las inversiones internacionales: ¿a Brasil o a la Argentina? Eso demuestra que los tratados de protección de inversiones son innecesarios y que no tenían como objetivo atraer las inversiones extranjeras sino generar una telaraña jurídica, ya que cada uno de esos acuerdos deben ser leídos como parte de un complejo rompecabezas, porque integran un todo e imposibilitan que el Estado nacional tenga una política soberana y se pueda sacar el cepo que se le puso en los 90.

Esos tratados deben ser denunciados en tiempo y forma. Hace más de dos años he presentado proyectos de ley para que esos tratados se denuncien porque actúan como una cadena, no sólo sobre este gobierno sino para cualquier gobierno que intente soberanamente tomar decisiones en nuestro país con inversiones que se han hecho desde el exterior.

La otra ley que hay que declarar nula es la ley de ingreso de la Argentina al CIADI porque no tuvo el voto de los dos tercios que establece la Constitución de 1994 para este tipo de tratados internacionales. Mientras no hagamos eso seguiremos teniendo los mismos problemas, imposibilidades de resolver cuestiones económicas como ésta o más graves y continuaremos

sometidos. Por eso éste es un tema vital y central, junto con la deuda externa, para sentarnos a resolver en esta nueva etapa del Congreso.

Sabemos que lo que estamos diciendo entraña riesgos. Sabemos que es un riesgo votar favorablemente este proyecto de ley habiendo funcionarios de las características de Jaime, pero creemos que si vamos a generar una política de Estado y si estamos demandando la intervención del Congreso, todos tenemos que poner un poco de nosotros para que más que tratar de levantar votos de la ciudadanía por los costos políticos que tenga que pagar quien gobierna, cada uno de nosotros contribuya para que se puedan solucionar problemas no sólo de los trabajadores, algunos de los cuales están presentes, sino del conjunto de los ciudadanos y que eso no sea oneroso para el país. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Bayonzo). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Pinedo. – Señora presidenta: cuando asumí como diputado nacional en el año 2003 me vinieron a ver trabajadores de LAPA otra aerolínea que operaba en nuestro país para decirme que normas nacionales les habían dado el derecho de ingresar a una empresa del Estado y que les habían garantizado su fuente de trabajo, motivo por el cual se había creado la empresa del Estado llamada LAFSA. Pero esto no sucedía pues en esa empresa estatal había ingresado gente que no había trabajado en LAPA ni en Dinar.

Empezamos a investigar el asunto, elaboramos unos pedidos de informes y un buen día todos los argentinos nos enteramos de que LAFSA, manejada desde el principio de su gestión por el señor Ricardo Jaime –hablo del año 2003–, se había convertido en un “platoducto” para derivar recursos del gobierno argentino a una empresa privada llamada Southern Winds, cuya operatoria se financiaba con los fondos que mencionaba el diputado Sarghini, que se quitaban al pueblo en concepto de impuestos. De esa manera nosotros poníamos el dinero y ellos se llevaban los eventuales réditos.

El maravilloso mecanismo ideado como política aerocomercial por el secretario Jaime explotó casi literalmente por los aires cuando aparecieron las valijas llenas de droga en el aeropuerto de Madrid.

A partir de ese momento misteriosamente el gobierno nacional decidió cerrar el “platoducto”

y todo pasó a la justicia penal. La investigación sobre LAFSA prosiguió y nosotros aportamos los elementos que teníamos a nuestra disposición para que fueran analizados por una oficina del gobierno nacional.

La Oficina Anticorrupción, bajo la conducción del doctor Abel Fleitas Ortiz de Rosas, designado por el presidente Kirchner, analizó el caso, decidió que había mérito para efectuar una denuncia penal, y el secretario de Transporte de ese entonces –2003– y de hoy, Ricardo Jaime, fue denunciado penalmente.

Después, nos enteramos de que Ricardo Jaime había sostenido que no había que aprobar los balances de Aerolíneas Argentinas porque había gato encerrado.

También tomamos conocimiento de que el Estado español, que había dado 750 millones de dólares o euros –en este momento no recuerdo la moneda– a Aerolíneas Argentinas para que los invirtiera en el servicio, había demandado a la empresa y sus directivos porque no habían aplicado esos recursos según lo acordado.

Es doloroso ver que se entregó Aerolíneas Argentinas saneada –con 750 millones– por un euro a Marsans, y que hoy estamos analizando la posibilidad de comprarla haciéndonos cargo de un pasivo ajeno a nosotros.

Es un pasivo privado que se pretende cargar al pueblo argentino y que según el gobierno nacional es de 890 millones de dólares. La empresa sostiene que es un poco más y seguramente terminará siendo mucho más.

En estas circunstancias, el propio gobierno nacional nos recuerda que existe una ley que establece que el secretario de Transporte debe controlar los planes de inversión de la línea aérea y que anualmente estos se cumplan.

Desde la proeza de 2003 hasta hoy Ricardo Jaime trabajó intensamente y un buen día aprobó los balances que antes dijo que no había que aprobar, pero no explicó por qué.

–Ocupa la Presidencia la señora vicepresidente 1ª de la Honorable Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja.

Sr. Pinedo. – Es doloroso ver que una empresa privada tomó la aerolínea de nuestro país por un euro y nosotros debemos analizar si nos quedamos con esta deuda.

La situación es tan dramática que en el propio proyecto, Jaime dice que esto es un desas-

tre, que esta gente no cumplió con nada, firmó veinte acuerdos que no cumplió y no invirtió nada de lo que debía. Por eso, nosotros le preguntamos qué hizo con las funciones que según la ley él debe cumplir en relación con los controles anuales. Silencio. Una catástrofe.

Al preguntársele qué proponía dijo que le diéramos la empresa para que él la administrara. ¡Formidable! Eso es lo que estamos analizando en el día de hoy.

Enfrentados a esta situación, algunos diputados nacionales tratamos de ver qué podíamos hacer para resolver tres cuestiones. La primera de ellas es la imprescindible continuidad del servicio público de transporte aéreo en la Argentina. Es imposible que se suspenda o interrumpa el servicio público de transporte aéreo en la Argentina. Es una irresponsabilidad que nadie, en su sano juicio, podría asumir.

El segundo objetivo es cómo hacer para no cargar al pueblo argentino con 900 millones de dólares de deuda ajena; y el tercero es cómo mantener o garantizar las fuentes de trabajo, las funciones y la antigüedad ante esta situación.

Como dijo el señor diputado Macaluse en su brillante exposición, ninguna solución era perfecta. Algunas permitían una cosa, y otras, otra. Advertimos que había dos propuestas que aparentemente permitían transitar un camino que resolviera las tres cuestiones.

Una de ellas es la que mencionaba el señor diputado Sarghini, que presenta un aspecto desagradable en la palabra “quiebra”. Es desagradable pero tiene una virtud: en las quiebras se verifican los créditos, y los créditos fraudulentos no se verifican.

En el caso que estamos tratando sería extraordinariamente importante que tuviéramos un mecanismo de verificación de créditos, como el que prevé la ley de quiebras, para rechazar los créditos fraudulentos, que seguramente están dentro de los balances que Jaime aprobó, que seguramente están en el juicio de los españoles contra los directivos de Aerolíneas Argentinas, en el pasivo posconcurzal de 890 millones de dólares y que sin ninguna duda también están en el convenio al que llegaron nuestro amigo Jaime y la empresa Marsans.

¿Nos tenemos que “comer” todo eso? ¿Tenemos que legalizar la falta de actividad de Jaime? ¿Tenemos que legalizar el desfalco de Marsans? ¿No lo podemos evitar?

No nos gustó el camino de la quiebra, porque a pesar de que podía garantizar la continuidad de la empresa, implicaba que operara cruzada por recursos y planteos judiciales, nulidades, et- cétera.

Se nos ocurrió que un camino posible era que otra empresa se hiciera cargo de los servicios que Aerolíneas Argentinas no prestara para que de esa forma, de alguna manera, continuara la prestación del servicio público sin hacerse cargo de la deuda de Marsans.

Estamos dispuestos a brindar al Poder Ejecutivo todas las herramientas que necesite para conseguir estos tres objetivos, como la de expropiar activos u otorgar presupuesto. Asimismo, le pedimos que nos presente un plan aerocomercial, porque hace cinco años que el “plan” es este desastre que tenemos hoy y queremos salir para adelante, como decía, con algunas propuestas, el señor diputado Obiglio.

Esta es la propuesta de la oposición, que no fue formulada para ganar votos ni para acusar o denostar al oficialismo. Por el contrario, creo que tenemos el deber de reconocer el salto de calidad institucional que implicó el dictamen de mayoría que hoy estamos considerando, pues sin ninguna duda mejora aspectos que no son menores.

Uno de los aspectos que se mejora radica en tirar a la basura el mecanismo por el cual el señor Jaime y los señores de Marsans habían hecho un convenio privado maravilloso, que consistía en que el pueblo argentino iba a comprar una empresa sin saber su precio. Pero eso sí, en lugar de funcionar las instituciones de la República, en lugar de ser el Congreso el que determinara qué se iba a hacer con los fondos públicos que se quitaban al pueblo a través de los impuestos, era una empresa privada extranjera la que lo iba a resolver. Maravilloso mecanismo para resolver los intereses nacionales y populares.

De modo tal que hemos hecho una propuesta que estimamos constructiva, pero como ahora estamos considerando el dictamen de mayoría debemos decir que en esta ocasión nuestro voto no es positivo. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Morán. – Señora presidenta: hemos tenido un largo debate. Al comienzo de la sesión se hablaba de la estatización de una empresa

que brinda un servicio público, como es la aeronavegación. Coincidimos absolutamente con el control del Estado en los servicios públicos y en las empresas que son estratégicas para el desarrollo nacional, pero también nos hubiese gustado hace unos meses poder debatir en este recinto, y el oficialismo hubiese podido proponer con el énfasis con que lo hace hoy, la estatización de parte del paquete accionario de YPF.

Pero, lamentablemente, en esa oportunidad respecto de esta empresa –que lógicamente es estratégica y rentable–, lejos de analizarse la estatización del 14,9 por ciento de las acciones con opción al 25, se gestionó para que se la quedara a un bajísimo costo uno de los personajes del “capitalismo de amigos”.

Estamos analizando hoy, lógicamente, la gestión oscura y sobre todo una de las consecuencias de la gestión del intocable secretario de Transporte, Ricardo Jaime. Y la verdad es bueno decir que este secretario ha repartido durante estos cinco años subsidios en volúmenes cada vez más millonarios, y lo ha hecho con una mano.

Pero da la sensación de que con la otra mano no sólo dejó de controlar lo que tenía que controlar en defensa del patrimonio nacional sino que terminó gestionando –como ha sido público– en los últimos días aportes de los mismos empresarios para la campaña presidencial de Cristina Kirchner a cambio de la falta de control y de la impunidad de Marsans.

Hay un punto que creo simboliza el pacto de la connivencia. Recién lo mencionaba muy bien el señor diputado Pinedo. Lógicamente que en estos años ha habido muchos momentos de descontrol, de falta de control por parte del Estado.

Pero hay un pacto del 21 de junio de 2006. El mismo secretario de Transporte no firma en representación del Estado avalando los balances 2002, 2003 y 2004 y los impugna llevándolos a la Justicia. Luego de ese acuerdo desiste de las acciones judiciales y aprueba los balances.

Es cierto que ocurría algo más. Paralelo a eso, en ese acuerdo crecía el Estado argentino en el paquete accionario de esta empresa deficitaria del 1 al 5 por ciento. Cuando vino a la Comisión de Transporte de esta Cámara el secretario de Transporte, Ricardo Jaime, le preguntamos cuánto costó esa operación del pacto de connivencia del 21 de junio de 2006 y nos dijo que no costó un peso. Es claro: por arriba

de la mesa no costó un peso pero por debajo de la mesa, la impunidad y la falta de control nos terminó costando gran parte de la deuda millonaria que hoy vamos a terminar pagando todos los argentinos.

Se ha hablado aquí en reiteradas oportunidades de un término con el que puedo coincidir, más allá de que no me guste en sí mismo y que es el del Estado “bobo”. Cuando se menciona el Estado “bobo” por un lado, se está hablando de la mitad de la realidad porque detrás de ese Estado “bobo” termina habiendo un inútil o un corrupto. Sería bueno que la viveza que aplican algunos funcionarios frente a ese Estado “bobo” la utilizaran para la construcción de una Argentina grande.

Lógicamente, paralelo a la falta de control, existió una estrategia de vaciamiento de la empresa. Nadie ignora que existió una estrategia de vaciamiento y es lógico en una empresa que por un lado tiene funcionando treinta y dos aviones sobre ochenta y ocho que componen la flota, en la que sólo uno es propiedad de la empresa y cuenta con veintisiete años de promedio de uso.

Por otro lado, esa misma empresa promociona a una de las subsidiarias y al entrar a la página web uno encuentra que el *marketing* lo hace con aviones nuevos y con menos uso.

Está claro que existió por parte de los empresarios una estrategia de vaciamiento llevándose los ingresos que podían lograr por Aerolíneas en algunas plazas muy rentables, para terminar financiando a una empresa que hoy continúa en el mercado.

Pero como aquí se habló de los organismos de control, es bueno hacer una mención también de ellos. Es bueno decir que esos organismos de control, lamentablemente, en gran parte han sido destruidos por este gobierno desde hace cinco años.

Así se puede hacer referir a los entes reguladores absolutamente desjerarquizados: la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, intervenida, Cammesa, hace ya más de un año y medio que no da mapa de riesgo energético, el Tribunal de la Defensa del Consumidor no se pone en funciones y el OCCOVI y ENARSA terminan sospechados en una causa de la valija de Antonini Wilson, que todavía no se termina de explicar.

También es cierto, como muy bien lo dijo el señor diputado Pinedo, que ya existió una empresa del Estado con la responsabilidad de control del señor Jaime. Además, es cierto que ese proyecto, que posiblemente era el de manejar una empresa por parte del Estado, en esa construcción de LAFSA para salvar a Dinar y a LAPA, y luego el acuerdo de colaboración empresarial con Southern Winds, se abortó por las valijas de droga que llegaron a bordo de esa compañía al aeropuerto de Barajas.

En verdad, de esa experiencia quedó en el país un juicio penal a cargo del doctor Torres, un dictamen de la Auditoría que marca todas las irregularidades y también el festival de los aerovales de combustible del señor Ricardo Jaime.

Tenemos la sensación de que los favores, lógicamente, no han sido hasta el 17 de julio. Seguramente los que más van a festejar hoy, de aprobarse este proyecto de ley, son los propios empresarios. Lamentablemente, este gobierno, que tanto habló de la distribución de la riqueza en los últimos días, como también se denunció en este recinto, ha terminado sacando plata de la Secretaría de Obras Públicas, de los programas sociales de vivienda, en una suerte de “Hood Robin” para concluir haciendo entrega a los empresarios privados.

Lógicamente, el proyecto oficial debería rechazar también, como varios bloques lo pidieron, el acta que no sólo marca un sistema de valuación que termina atando a la metodología de la sobrevaluación—como acontece con el sistema de descuento de flujos de fondos futuros con un costo de combustible subsidiado—, sino que también genera suspicacia porque la semana pasada le han anunciado a gran parte de los diputados del oficialismo que terminará siendo el tasador de los empresarios—supuestamente estamos hablando de quienes hoy son los enemigos del propio kirchnerismo—el Banco Credit Suisse, que es el mismo que protegiera los fondos de Kirchner cuando los llevó al exterior; es el mismo que le prestó la plata a un empresario sin espalda financiera como Eskenazi para comprar YPF.

Aquí se ha hablado mucho de los servicios públicos. Hasta de alguna manera se festejó y aplaudió cuando se habló del resto de los servicios públicos, como si hubiera un plan que supere lógicamente el transporte aerocomercial.

Nosotros queremos decir en este recinto que hubiera sido bueno que el oficialismo receptara algunos pedidos de informes, algunas resoluciones y algunos pedidos de interpelación, que hubieran evitado que durante tres o cuatro años se incrementara una deuda. Por eso, queremos coincidir con que existe un plan en materia de transporte, de energía, de servicios y de obra pública.

Lógicamente que este gobierno tiene un plan sistemático para beneficiar a unos pocos capitalistas que son amigos del poder. Los negocios que son rentables terminan en manos de los amigos, gestionados por el mismo presidente y sus funcionarios. Y cuando los negocios no son rentables –como ocurre en este caso– se termina estatizando la deuda.

Estamos ante un plan absolutamente sistemático con una primera etapa que pasa por el deterioro del espacio público y una segunda etapa que es absolutamente oscura, con falta de transparencia, con subsidios y hasta con negociaciones y renegociaciones de contratos, además de situaciones extorsivas, para terminar en el apodamiento.

En algunos casos esas etapas están cumplidas, como acontece con YPF. En otros supuestos están en vías de cumplimiento, como ocurre con las áreas petroleras que se están entregando en diferentes provincias, inclusive casi a perpetuidad como en las peores épocas de nuestra historia.

Se ha descubierto la semana pasada en la Legislatura de Santa Cruz que el gobernador Peralta firmó un decreto prorrogando de 2027 a 2047 la concesión a otro amigo del capitalismo amigo de Kirchner: el señor Bulgheroni, de la empresa Pan American Energy.

En algunos casos esa estrategia está consumada, y en vías de consumación en otras. Coincidimos con que existe un plan, pero deseamos exponerlo aquí para abortarlo. El 31 de octubre vienen por las rutas argentinas.

Ojalá podamos seguir fortaleciendo la calidad institucional en serio; ojalá podamos seguir fortaleciendo la autonomía del Parlamento, con el fin de que cuando tengamos que tratar alguna ratificación del Poder Ejecutivo la podamos cambiar.

En una república donde funcionen sus principios: la independencia de la Justicia, una democracia con igualdad, libertad y equidad, la publi-

cidad de los actos de gobierno y la responsabilidad penal de los actos de los funcionarios públicos, no hay dudas de que no le haríamos pagar a todos los habitantes del país –inclusive a muchos que nunca podrán viajar en un avión una deuda millonaria de una empresa privada–. En esa república tampoco se dejaría salir de la Argentina a estos empresarios sin detenerlos, y seguramente el actual secretario de Transporte estaría preso. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Agud. – Señora presidenta: lógicamente, en este largo debate no se puede obviar repetir argumentos que ya han sido expresados, en razón de que ellos justifican las conclusiones a las que ha arribado nuestro bloque.

Hay quienes en este debate han querido instalar la discusión entre privatistas y estatistas. Pero en realidad resulta absurdo ese debate toda vez que son las políticas públicas las que verifican si una empresa en manos del Estado o en manos privadas brinda un servicio esencial y estratégico de manera correcta o incorrecta. Tal es el absurdo de esa discusión anacrónica y su paradoja, que Aerolíneas Argentinas fue privatizada en los 90 y el Estado nacional se tuvo que hacer cargo de una deuda de casi 700 millones de dólares, y hoy la empresa es estatizada y el Estado nacional nuevamente se tiene que hacer cargo de una deuda de más de 700 millones de dólares.

En realidad, lo que estamos haciendo acá, en la emergencia, es discutir qué políticas públicas se van a tomar y cuáles son los fondos públicos que se van a utilizar frente al estado de quiebra virtual de Aerolíneas Argentinas, controlada por el grupo Marsans, ante la necesidad del Estado nacional de garantizar la continuidad del servicio.

En eso coincidimos con el gobierno nacional: debemos garantizar la continuidad de un servicio esencial y estratégico. También coincidimos con el gobierno nacional en que hay que garantizar la continuidad de la fuente laboral tal como está en estos momentos.

–Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Eduardo A. Fellner.

Sr. Agud. – En lo que no coincidimos con el gobierno nacional es en las formas en que se aplican estas políticas públicas. Esto es así, señor presidente, porque el gobierno nacional nos

sugiere la conveniencia del rescate de la empresa Aerolíneas Argentinas controlada por el grupo Marsans.

En verdad, es tan elocuente el mensaje de elevación del acta acuerdo que la señora presidenta de la Nación envía a este Congreso para su aprobación, que si todos lo hubieran leído bastaría con remitirse a él para entender por qué algunos tenemos una posición y otros, otra. Ese mensaje es tan ilustrativo diría que es una pieza para la historia que en mi caso personal me ha evitado, como en otros casos, ponerme a estudiar el tema, ya que todo está contenido en este informe. Hay una descripción increíble del desfalco desde el año 2001 hasta la fecha, con una precisión y una certeza que haría envidiable cualquier pieza jurídica.

La señora presidenta describe cómo la empresa Marsans se apoderó del patrimonio, que era propiedad de los argentinos, vació ilícitamente la empresa, infló los balances y, finalmente, la llevó a la quiebra.

La presidenta dice –además lo manifestaron funcionarios como el secretario de Transporte– que era imposible aprobar los balances, porque eran falsos, estaban inflados y había 400 millones de dólares que la SEPI le había entregado a Marsans habían desaparecidos en el camino.

Esta es la razón por la que el informe dice que en los años 2002, 2003 y 2004 el Estado nacional, como accionista de la empresa, rechaza los balances que ya estaban en el juzgado del concurso.

Sorpresivamente, sin que nadie pueda dar ni una sola explicación hasta el presente, en el año 2005 el gobierno nacional cambia de parecer, aprueba el balance de 2005 y también da por aprobados los anteriores, respecto de los que había dicho que eran falsos y fraudulentos.

Este informe es tan grave que la presidenta dice que la empresa Marsans ha producido una descapitalización voluntaria de Aerolíneas Argentinas. En el lenguaje jurídico ello significa un vaciamiento fraudulento.

Lo increíble del informe es que la denuncia se produjo desde el año 2001 hasta el presente, y quienes debieron controlar que esto no sucediera son los funcionarios del gobierno al que pertenece la señora presidenta y al que perteneció el ex presidente Kirchner.

Esta es la diferencia que tenemos en cuanto a la aplicación de políticas públicas: el informe que estoy mencionando. De ningún modo este bloque puede constituirse en cómplice de lo que la presidenta denuncia.

¿Cuál es la razón que justifica que el Congreso de la Nación tenga que aprobar un desfalco o tenga que hacerse cargo de una deuda que la presidenta califica de inmoral? Este debe ser el único país del mundo donde se privilegia a quien ha ocasionado un daño. Es la hora de empezar a castigar a los que nos ocasionan perjuicios. El rescate que está haciendo el gobierno nacional es un premio para la empresa española.

La presidenta habla de salvataje de la empresa. Efectivamente, está salvando a una empresa quebrada que nos deja un pasivo fraudulento de –según creemos 900 millones de dólares–. No hay ningún balance que dé certeza a la deuda. No hay ningún balance de corte ni ninguna precisión jurídica.

Además, lo dice la propia presidenta, esta empresa tiene un déficit diario de 1,2 millones de dólares. Eso es lo que pierde por día Aerolíneas Argentinas. En este sentido, me sorprendió que un diputado haya dicho que Aerolíneas Argentinas paga un millón de dólares mensuales por el *leasing* de los aviones. Eso significa 12 millones de dólares, y la empresa recauda cerca de mil millones de dólares por pasajes vendidos. Entonces, si recauda mil millones de dólares y el *leasing* le cuesta 12 millones, ¿cómo puede hacer para perder un millón de dólares por día? La verdad es que es todo un enigma. Creo que hay un error en los números, pero igual no tenemos ninguna certeza. Estas son las diferencias que tenemos sobre la forma de aplicar las políticas públicas.

Otro hecho grave es que no ha intervenido ningún organismo jurídico del Estado para darle validez al acta acuerdo. No se le ha dado intervención al procurador del Tesoro de la Nación ni a ninguna auditoría o receptoría jurídica de las que existen en todo ministerio. No hay una sola opinión jurídica. Sin embargo, se firmó un acta acuerdo que tiene plena vigencia –luego diré por qué–, que fue refrendada por un secretario de Estado que compró una empresa privada estatizando la deuda. Este acto jurídico fue convalidado por el ministro de Planificación, por el jefe de Gabinete de Ministros y luego fue

anunciado por la señora presidenta en una audiencia pública. Reitero que esa acta acuerdo tiene plena vigencia, tiene principio de ejecución y ya originó un gasto para el Estado nacional de más de 500 millones de pesos. No entiendo cómo algunos están dispuestos a convalidar esa situación.

Si bien en la actividad del Congreso se han notado avances increíbles –reconozco el esfuerzo del oficialismo y de su presidente por corregir los errores– a mi juicio no ha variado el centro de la cuestión. Digo esto porque se está premiando a una empresa que en realidad tendría que ser castigada y echada del país por incumplidora, vaciadora y fraudulenta. Además, tendríamos que mandar a investigar a los funcionarios que permitieron ese vaciamiento.

No creo que nadie quiera ser cómplice de esa pieza. Hoy, escuché a un diputado decir que estaba de acuerdo con los cambios. Su discurso fue fantástico; le formulo una única objeción –esto está atado con el rol que debe cumplir el Congreso–, cuando dijo que se ha mejorado la herramienta y que queda en manos del Poder Ejecutivo utilizarla bien o mal. No es así, señor presidente. Nosotros no podemos aprobar una herramienta que pueda ser bien o mal utilizada; la herramienta que establezca este Parlamento sólo debe ser bien utilizada.

Si hubiese estado de acuerdo con cargarle al Estado la deuda de Marsans hubiera agregado una cláusula que dijera que la empresa no es rescatada hasta tanto sea evaluada y su precio conocido. Quisiera saber si hay alguien en el mundo dispuesto a comprar una empresa sin conocer su precio. ¿Cómo es posible que se compre algo si no se conoce el precio al que se compra? Para saber qué estamos consolidando debemos conocer el precio al cual se compra Aerolíneas Argentinas. Esta cláusula no puede dejar de figurar en el proyecto, sobre todo para quienes sostienen que defienden el interés nacional a pesar de cargar con la deuda. Primero, hay que tasarla y recién después recuperarla.

Tampoco entiendo el sentido del artículo 5°, por el que se autoriza al Estado nacional a instrumentar los mecanismos necesarios a los fines de cubrir las necesidades financieras derivadas de los déficit operativos. Esto se llama “superpoderes”. Autorizar déficit operativos sin conocer los montos se denomina “superpoderes”, aquí y en cualquier parte del mundo. El Congreso no puede autorizar déficit operativos;

el Congreso autoriza partidas presupuestarias, afectaciones y control. (*Aplausos.*)

Es imposible que quien hasta hace poco ha defendido estos principios inmaculados de las instituciones hoy acepte los déficit operativos.

Tampoco se dice que el rol del Congreso es el de controlar. Cuando uno autoriza una partida presupuestaria está controlando ab initio lo que va a pasar con el destino de esos fondos; ya hay control en la autorización del gasto.

Otro control consiste en el modo en que se utilizan los recursos públicos. Nada se dice acerca de cuál es la curva de inversión o el plan de contingencia de la empresa. Esta es una absoluta y grave improvisación porque mediante los superpoderes se van destinar y gastar fondos públicos.

Sin la intervención del Congreso no se pueden gastar fondos públicos, es una exacción “legal” al contribuyente. Decidir sobre el destino de los recursos y controlar su uso es el rol insustituible de este Congreso.

Si abdicamos del rol de fijar tributos o impuestos, y de resolver cómo, y en qué deben gastarse, el Congreso no existe. Todo lo demás son facultades mínimas. Hemos cedido los superpoderes que espero recuperemos con el nuevo presupuesto. Esta ley es un superpoder nuevo, porque autoriza a financiar déficit operativos que nadie conoce.

¿Qué son los déficit operativos? Debe haber alrededor de 20 bibliotecas para explicarlo. Yo solamente digo que en un mes se han gastado 500 millones de pesos sin control y sin autorización.

Para finalizar, nuestro bloque propone castigar al que no cumplió, es decir, a Marsans. Eso quiere decir no salvarlo, que pague lo que debe y que no cargue en las espaldas de los argentinos las iniquidades que cometió en la administración de Aerolíneas Argentinas.

Por otro lado, en vez de rescatar proponemos recuperar para el Estado la función esencial de la prestación del servicio público. Hemos dicho que queremos una empresa nueva. Por supuesto. Se nos corre preguntándonos cómo se hace esto. Voy a decir una manera. El señor secretario de Transporte de la Nación hace cinco años que está en ese cargo y controla esa empresa. Le preguntaría si durante todo este tiempo no ha calculado que la empresa se estaba cayendo y que había que dar una solución al

servicio público. Ahora, pretende que el pueblo argentino, a través de sus representantes, haga en 24 horas lo que él no hizo en cinco años. Es un gran absurdo y una canallada porque él debió hallar las soluciones.

Una simple función administrativa puede solucionar el problema. Esta es una sugerencia: frente a los incumplimientos que denuncia la presidenta, ¿por qué no se le cancela la concesión de las rutas, que son todas argentinas? Después de eso, habría que incautarle los bienes, no expropiárselos. Incáuteselos, porque es un alquiler forzoso. Y cuando forme la nueva empresa devuélvale los bienes y páguele las indemnizaciones correspondientes por el uso de esos bienes.

Es una pequeña sugerencia. Por supuesto que en cinco años se pudo pensar en otras alternativas mucho más importantes.

Los cambios que se realizaron al proyecto y los esfuerzos del oficialismo no nos alcanzan. Nosotros creemos que hay dos razones por las cuales debemos rechazar este proyecto, además de todas las que he dado: la necesidad de castigar a los responsables y que la irresponsabilidad sin castigo no puede ser soportada por los contribuyentes argentinos. Nos negamos a autorizar recursos públicos para pagarle a esta empresa que ha defraudado nuestra confianza. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Rossi (A. O.). – Señor presidente: voy a empezar por honrar los compromisos que asumimos y que asumieron nuestros compañeros en la reunión conjunta de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Transportes con respecto a dos modificaciones solicitadas respectivamente por el bloque del SI y por el señor diputado Claudio Lozano.

A nuestro entender, en la discusión en particular debe agregarse en el artículo 2º el siguiente párrafo: “Las tasaciones se realizarán tomando en consideración los valores vigentes al 1º de julio de 2008”. Y agregaremos un artículo 9º –que también fue solicitado por la señora diputada Ibarra, del bloque Encuentro– que dice así: “En ningún caso el Estado nacional cederá la mayoría accionaria de la sociedad, la capacidad de decisión estratégica y el derecho de veto en las decisiones de la misma”.

–Aplausos y manifestaciones en las galerías.

Sr. Rossi (A. O.). – Dicho esto, antes de pasar a la votación quisiera hacer algunas reflexiones que me parece importante tener en cuenta.

Como decía el señor diputado Mariano West y también lo expresaba la presidenta de la Nación al hacer el anuncio en la Casa Rosada, nosotros venimos a hacernos cargo de un problema y a tratar de resolverlo identificando cuáles son los elementos y los sujetos sociales a defender.

Para nosotros no es lo mismo –lo digo con absoluta claridad– tener una aerolínea de bandera que opere el 75 u 80 por ciento del mercado de cabotaje en la Argentina, unificando por vía aérea los distintos destinos de un país extenso al que en la década del 90 le eliminaron uno de los medios de comunicación alternativa como era el sistema ferroviario, que tener una política de cielos abiertos. Nosotros no queremos tener una política de cielos abiertos.

–Aplausos y manifestaciones en las galerías.

Sr. Rossi (A. O.). – Queremos tener una aerolínea de bandera que garantice la prestación del servicio de cabotaje en la Argentina.

¿Por qué no queremos tener una política de cielos abiertos? Es muy simple: porque en nuestro país no todos los destinos de cabotaje dan rentabilidad y porque nosotros queremos tener una empresa con profundo sentido social. Ese es el primer objetivo.

El segundo objetivo que perseguimos en la resolución de este problema es la consideración de los nueve mil empleados y las nueve mil familias que viven de Aerolíneas Argentinas y Austral.

–Aplausos en las galerías.

Sr. Rossi (A. O.). – Las nueve mil familias que dependen de Aerolíneas Argentinas y Austral vienen de un largo proceso de incertidumbres y angustias, y para tener la aerolínea que pretendíamos requeríamos necesariamente de la colaboración de los trabajadores.

En ese sentido, para contar con la colaboración de los trabajadores lo primero que debíamos hacer era garantizarles estabilidad, un horizonte sin problemas, y tratar de bajar la conflictividad sindical al menor nivel posible. Eso también lo consideramos al momento de tomar la decisión.

El tercer elemento que nos parecía importante es algo a lo que se refirieron algunos colegas, entre ellos el señor diputado Agosto: lo que significa tener un sistema aerocomercial en el marco de lo que en los últimos años el turismo ha implicado en la Argentina.

El turismo ha tenido una importante participación en el producto bruto interno y nos parece que hoy, como en cualquier otro momento de la historia, la Argentina no puede darse el lujo de perder ingreso de divisas por esa actividad.

Todos estos elementos exigían un primer paso: continuidad. Y cuando en julio nos enfrentamos con la situación lo primero que tuvimos que hacer fue dar previsibilidad y continuidad al funcionamiento del sistema aerocomercial en la Argentina. Debíamos transmitir a los argentinos y al mundo que las cosas seguían funcionando, y es más, esperábamos que mejoraran.

Por suerte en este mes en el que se puso en funcionamiento este consejo transitorio de administración en Aerolíneas Argentinas las cosas se modificaron para mejor: el nivel de prestación de los servicios y la puntualidad han mejorado y eso es mérito de la administración y el conjunto de los trabajadores.

—Aplausos en las galerías.

Sr. Rossi (A. O.). — Cuando el proyecto ingresó a este cuerpo tratamos de dar certeza a su espíritu, de mejorarlo en donde correspondía y de flexibilizar todo lo necesario para obtener el mayor nivel de consenso posible.

El mayor nivel de consenso no debe medirse solamente con los votos afirmativos que reúna un proyecto. También hay que considerar los reconocimientos que nosotros valoramos y sabemos sinceros de los bloques que hoy no nos acompañarán.

En ese sentido, trabajamos fuertemente en tres temas por solicitud de nuestros propios diputados y de otros pertenecientes a diversos bloques.

Tal como lo señalé al comienzo de mi intervención, queríamos que quedase absolutamente claro que no había lugar para la reprivatización, que no estábamos buscando un escenario... (*Aplausos en las galerías.*) ...en el que el Estado se hacía cargo para después volver a privatizarla en una segunda etapa.

Por eso, primero pensamos en suprimir el artículo correspondiente y ahora accedimos a

esta incorporación que solicitaron los bloques a los que hice referencia anteriormente.

En relación con los artículos que hacían referencia a la cuestión presupuestaria, consideramos que debía precisarse la incorporación de partidas necesarias para cubrir los déficit operativos, con la clara idea de transitoriedad que damos a esta etapa, y limitar al Poder Ejecutivo la idea de incorporación de capital en otro sentido que no sea la incorporación del dinero necesario para que la compañía siguiese funcionando. Y eso fue lo que hicimos.

Eliminamos el artículo que hablaba de transferencia de partidas de un lado a otro y de fideicomisos de un lado a otro, porque para eso está la Ley de Administración Financiera, y la misma está para ser cumplida.

Nos quedaba el artículo 2° del acta acuerdo, que entre tantos problemas que traía para distintos señores diputados había uno que para nosotros era insalvable y que consistía en que limitaba, enturbiaba, no dejaba claro o no quedaba taxativamente explicitado: que el precio final de la operación —que se iniciaba en manos de Ejecutivo— iba a ser determinado por este Congreso de la Nación.

Entonces, pensamos en diversas alternativas. Lo charlamos con distintos señores diputados; pensábamos atenuar los efectos del artículo 2° y levantar el artículo 3°, hasta que tomamos la decisión de eliminar el artículo 2° para que quede absolutamente claro que hay una voluntad del gobierno nacional de comprar las acciones de Aerolíneas Argentinas, pero el precio final va a ser fijado por el Congreso de la Nación. Y si el Parlamento no está de acuerdo con el precio enviado, se tendrá que iniciar otro camino.

Eso es lo que hicimos y el despacho que elaboramos y que vamos a votar, más allá de todas las otras consideraciones que se hicieron.

Dicho esto quiero hacer un par de consideraciones más sobre algunas expresiones que se vertieron aquí y sobre algunas otras reflexiones en torno de la deuda y otras manifestaciones.

Quiero decir con absoluta honestidad que sentimos que nos ofenden cuando dicen que queremos meterle la mano al pueblo argentino y a los contribuyentes para sacarles 890 millones de dólares para pagar una deuda privada. Sentimos que nos ofenden cuando dicen que queremos estatizar una deuda privada.

Estamos resolviendo un problema. Muchos de los que hoy están sentados acá tuvieron responsabilidades ejecutivas. (*Aplausos.*)

Lo quiero decir con claridad: no ofendemos a nadie. No creemos que la devaluación, la pesificación asimétrica y la compensación a los bancos significaron un desfaldo al pueblo argentino. La verdad es que todos nos empobrecimos un poco más con la devaluación, sobre todo los trabajadores con ingresos fijos, pero creemos que hicieron lo que pudieron hacer.

No decimos que hubo connivencia, asociación ilícita o fraude entre los funcionarios de la Alianza, encabezados por el ex presidente De la Rúa, que gestionaron el ingreso de Marsans en la operatoria de Aerolíneas. Había que tomar una decisión porque Iberia se quería ir. Para que ingrese Marsans el Estado español, a través de la SEPI, le prestó 750 millones de dólares con ese destino. Era el Estado español; no era cualquier cosa.

Entonces, cuando nos descalifican y nos dicen que por el camino por el que optamos lo que estamos haciendo es tratar de estatizar una deuda privada o hacerle pagar al pueblo argentino, nos tienen que decir qué alternativas proponen. (*Aplausos.*) Pero tienen que decirlo cuantificando, porque quedó claro en el transcurso del debate –como bien dijo uno de los diputados preopinantes– que cuando uno expropia, la única diferencia con el mecanismo acordado que plantea hoy el gobierno nacional es que la decisión de compra es unilateral, pero compramos las acciones, y éstas involucran el activo y el pasivo. O sea que la deuda también está, en el pasivo, en la expropiación.

Cuando plantean quiebra con continuidad y construcción de una nueva empresa, uno no dice que tengan que tener el flujo de fondos, el *cash flow*, pero por lo menos una idea de cuánto le va a salir a los argentinos, una idea, un numerito. (*Aplausos.*) Una idea de cuánto le va a salir a los argentinos para que por lo menos podamos comparar.

Porque también en esto uno tiene que tener responsabilidad. También tenemos que tener responsabilidad cuando indicamos los caminos.

El otro día decía en algún lugar: ¿la nueva empresa con los 140 millones de dólares de venta de pasajes anticipados va a prestar ese servicio? Si lo va a prestar empezará con menos 140. ¿Quién se va a hacer cargo de los 360 millones

o 370 millones de la deuda del Estado nacional? ¿Quién va a pagar los 370 y pico de millones en *leasing*?

Entonces, a la propuesta de la quiebra con continuidad y de la nueva empresa le faltan algunas precisiones para ser considerada. Y esto lo digo con mucho respeto.

Dicho esto, de los tres caminos que se mencionaron acá, el Estado argentino decidió por uno de ellos. La verdad es que si cierro los ojos y pienso en cualquiera de ustedes gobernando, teniendo enfrente a una empresa española, no recomendada pero con buenas referencias del Estado español, con un crédito dado para ingresar a la operatoria de la empresa dado por un instituto del Estado español, ¿se levantarían un día y mandarían un proyecto de ley para expropiarla sin haber intentado ninguna otra selección previa?

Digámoslo con seriedad. Los reclamos por Suez en la Argentina, en la provincia de Santa Fe, terminaron cuando cambió el presidente de Francia, cuando Chirac dejó la presidencia de Francia. Todos los que estamos acá tenemos historia y responsabilidad de gobierno.

Entonces, pueden buscar otras alternativas, pero lo único que pedimos es que no nos descalifiquen, muchachos, porque la verdad es que estamos tratando de encontrar el camino que garantice cada una de estas tres o cuatro cosas que mencioné al principio de mi intervención.

Quiero decir una cosa más respecto de la deuda. La deuda de 890 millones de dólares que tiene la empresa Marsans, como todo el mundo sabe, no fue descubierta por la oposición, por un medio de comunicación, por un juez, por la Auditoría ni por la Defensoría; fueron los directores del Estado nacional los que construyeron la deuda, fueron a la Justicia y la informaron acá.

Entonces me parece que ese elemento también tiene que ser tenido en cuenta.

Nosotros vinimos e informamos sobre los 890 millones de dólares. Si el Estado argentino hubiese querido...

–Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Rossi (A. O.). – Si el Estado argentino hubiese querido esconder o buscar otra alternativa no hubiese informado ese monto de deuda. Eso también ustedes lo saben.

Volviendo para atrás, nos encontramos ante una situación con un grupo empresario que ingresó en un gobierno que no era el nuestro, que generó esta deuda de 890 millones de dólares y que creó esta situación. Ese grupo empresario...

–Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Rossi (A. O.). – ...que ingresó en 2001 vino detrás de la privatización. La verdad es que cuando hablábamos recién y calculo que debe ser el espíritu de muchos de los que hoy están aquí, de todo lo que pasó en la década del 90, de esta necesidad que muchas veces tenemos de recuperar sueños, alegrías y aquellas cosas que nos hacen poner bien a los argentinos, para terminar quisiera recordar a alguien que fue nombrado por un señor diputado.

Cuando se vendió Aerolíneas Argentinas hubo dos diputados que se opusieron en la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones. Uno era un hombre de Santa Fe, no de nuestro partido político, Alberto Natale.

Del otro al que hoy quiero hacer referencia, este año se cumplen quince años desde que ya no está con nosotros. Es una de esas ausencias que tienen presencia porque todavía duelen. Lo recordamos todos porque siempre defendió a las empresas públicas. Siempre se comprometió con el trabajador estatal y lo recordamos también por cómo peleó con dignidad en los últimos años de su vida.

Hoy, sentado en este recinto, estaría votando por la reestatización de Aerolíneas Argentinas: el compañero Germán Abdala. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

–El señor diputado Rossi exhibe un afiche con la fotografía de Germán Abdala.

–Varios señores diputados rodean y felicitan al orador.

Sr. Presidente (Fellner). – Habiendo concluido la lista de oradores, se procederá a la votación en general del proyecto de ley en tratamiento.

Se va a votar nominalmente en general.

–Se practica la votación nominal.

–Conforme al tablero electrónico, sobre 247 señores diputados presentes, 167 han votado por la afirmativa y 79 por la negativa.

Sr. Secretario (Hidalgo). – Se han registrado 167 votos afirmativos y 79 negativos. (*Aplausos y manifestaciones en las bancas y en las galerías.*)

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Acuña, Agosto, Aguirre de Soria, Albarracín, Alfaro, Alvaro, Ardid, Areta, Argüello, Arriaga, Baladrón, Basteiro, Bedano, Belous, Benas, Bernazza, Berraute, Bertone, Bianchi Sylvestre, Bianco, Bidegain, Bisutti, Bonaso, Brillo, Brue, Calchaquí, Calza, Camaño (G.), Canela, Cantero Gutiérrez, Carlotto, Carmona, Caselles, Cejas, César, Chiquichano, Cigogna, Comelli, Conti, Córdoba (J. M.), Córdoba (S. M.), Coscia, Cremer de Busti, Daher, Dalla Fontana, Damilano Grivarello, Dato, De la Rosa, Depetri, Di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Díaz, Diez, Donda Pérez, Dovená, Ferro, Fadel, Fernández Basualdo, Fernández, Ferrá de Bartol, Fiol, Galantini, García de Moreno, García Méndez, García (I. A.), García (M. T.), Gardella, Genem, Gianettasio, Gioja, Godoy, González (J. D.), González (M. A.), González (N. S.), Gorbacz, Gullo, Gutiérrez, Halak, Heredia, Herrera (A.), Herrera (G. N.), Herrera (J. A.), Ibarra, Ilarregui, Irrazábal, Iturrieta, Kakubur, Katz, Korenfeld, Kunkel, Landau, Ledesma, Leguizamón, Lenz, Leverberg, Llanos, Llera, López (E. S.), López (R. A.), Lorenzo Borocotó, Lozano, Luna de Marcos, Macaluse, Marconato, Martiarena, Massei, Merchan, Moisés, Montero, Montoya, Morante, Morejón, Moreno, Morgado, Müller, Naim, Obeid, Orosio, País, Paredes Urquiza, Pasini, Pastoriza (M. A.), Pereyra, Pérez (J. R.), Perié (H. R.), Perié (J. A.), Petit, Porto, Prieto, Puiggrós, Raimundi, Recalde, Rejal, Rico, Rodríguez (E. A.), Rojks de Alperovich, Roldán, Román, Rossi (A. O.), Rossi (A. L.), Rossi (C. L.), Ruiz, Salim, Salum, Santander, Scalesi, Sciutto, Segarra, Serebrinsky, Sluga, Snopek, Solá, Solanas, Soto, Sylvestre Begnis, Thomas, Tomaz, Torfe, Vaca Narvaja, Vargas Aignasse, Vázquez de Tabernise, Vilariño, Villaverde, West y Zavallo.

–Votan por la negativa los señores diputados: Acuña Kunz, Aguad, Albrisi, Alcuaz, Alvarez, Amenta, Arbo, Augsburger, Azcoiti, Baldata, Barrionuevo, Barrios, Bayonzo, Bertol, Beveraggi, Bianchi, Bullrich (E. J.), Bullrich (P.), Burzaco, Camaño (D. A.), Carca, Cortina, Cuccovillo, Cusinato, De Marchi, De Narváez, Del Campillo, Fein, Ferro, Flores, Galvalisi, García Hamilton, García (S. R.), Gerez, Gil Lozano, Ginzburg, Giubergia, Giudici,

Gribaudo, Hotton, Iglesias, Kenny, Kroneberger, Lanceta, Lemos, Linares, Lusquiños, Marino, Martín, Martínez Garbino, Martínez Oddone, Merlo, Morán, Morandini, Morini, Nieva, Obiglio, Paroli, Pastoriza (E. A.), Peralta, Pérez (A.), Pinedo, Poggi, Quiroz, Reyes, Riobboó, Rodríguez (M. V.), Sánchez, Sarghini, Satragno, Sesma, Spátola, Storni, Torrontegui, Urlich, Varisco, Velarde, Viale y Zancada.

Sr. Presidente (Fellner). – La Presidencia solicita al público que guarde silencio, a fin de continuar con el tratamiento del proyecto.

–Aplausos y manifestaciones en las galerías.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en particular el artículo 1º.

Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. – Señor presidente: vamos a aceptar algunas modificaciones.

Voy a leer cómo quedará redactado el artículo 1º: “Para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, el Estado nacional procederá al rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y de sus empresas controladas (Optar S.A., Jet Paq S.A. y Aerohandling S.A.) por compra de sus acciones societarias”.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Lozano. – Señor presidente: sugiero reemplazar la palabra “rescate” por “reestatización”, como propuesta de los bloques SI y Buenos Aires para Todos en Proyecto Sur.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Basteiro. – Señor presidente: apoyo el cambio que acaba de proponer la señora presidenta de la Comisión de Transportes ya que la redacción anterior, que hablaba del ámbito de la República Argentina, podría llamar a confusión en el sentido de que a Aerolíneas Argentinas solamente había que rescatarla para los servicios de cabotaje. Creo que aparte de los servicios de cabotaje tiene que cumplir un servicio internacional.

Quiero agradecer a todos los señores diputados que con su voto han posibilitado recuperar a Aerolíneas Argentinas, no solamente para los trabajadores sino también para todo el pueblo argentino, para todo el interior del país y para

las ciudades más recónditas, y esperamos no defraudar con esto a todo el pueblo argentino. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Bonasso. – Señor presidente: al igual que el señor diputado Lozano, sugiero reemplazar la palabra “rescate” por “reestatización”.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Ardid. – Señor presidente: yo también estoy de acuerdo en que se reemplace la palabra “rescate” por “reestatización”. Además, insisto en que para mejorar la técnica política de esto y permitir al gobierno mayor margen de maniobrabilidad en las negociaciones sería conveniente cambiar la palabra “compra” por “la operatoria por medio del método de adquisición que resulte más adecuado a los intereses de la Nación”.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Chubut.

Sr. Pais. – Señor presidente: ratifico que en principio es correcta la palabra “rescate”, tanto como terminología jurídica como en la utilización correcta del idioma castellano, ya que el diccionario de la Real Academia Española dice, como cuarta acepción de la palabra rescate, que es la facultad de la administración de extinguir una concesión asumiendo la gestión directa del servicio que constituía su objeto. En este caso, nosotros estamos sancionando esta norma para garantizar la continuidad del servicio del transporte aerocomercial. Por eso, estamos rescataando a la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur.

En cuanto a la reestatización, señor presidente, nos estamos olvidando de que desde el Estado no asumiremos la totalidad del patrimonio de estas empresas cuando las compremos, sino que lo vamos a compartir, como accionistas mayoritarios, con los trabajadores, con los cuales estamos habilitando el programa de propiedad participada. Por eso, creemos que la redacción propuesta por la mayoría es la correcta.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. – Señor presidente: nosotros mantenemos la propuesta que he leído.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 1º con las modificaciones sugeridas por la presidenta de la Comisión de Transportes.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 2°.

Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Nieva. – Señor presidente: el presidente de la bancada ha anticipado que hubo un cambio en este artículo. Nosotros sabemos de la voluntad de mejorar el proyecto original de la bancada oficialista, pero creemos que tal vez deberían cambiar o agregar algo.

En el artículo 2° se dispone que el Tribunal de Tasaciones deberá realizar las valuaciones correspondientes, etcétera. Nosotros tenemos entendido que en virtud del acta acuerdo firmada por el Secretario de Transporte ya se han encomendado las tareas al Tribunal de Tasaciones y se han iniciado. Por ejemplo, a raíz de esa orden o disposición del Poder Ejecutivo se ha contratado a la Facultad de Ciencias Económicas y a la UTN; esta última está evaluando los activos físicos y la Facultad de Ciencias Económicas está haciendo proyección de los flujos de dinero –los *cash flow*–, que es el procedimiento establecido en la cláusula VI del acta acuerdo, cuya mención se ha omitido en este proyecto de ley.

Si la voluntad del Estado es la de esta iniciativa, el Poder Ejecutivo debería modificar lo dispuesto en la cláusula VI del acta acuerdo, porque allí se dice otra cosa. Entonces, quiero sugerir que se agregue al final de la propuesta que se va a aceptar lo siguiente: “El Poder Ejecutivo negociará la modificación de la cláusula VI del acta acuerdo del 17 de julio, en concordancia con lo dispuesto en el párrafo anterior”.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. – Señor presidente: no vamos a aceptar la modificación propuesta por el señor diputado Nieva. Creí que nos iba a dar la alegría de votar junto a nosotros.

En el primer párrafo vamos a aceptar la propuesta de los señores diputados Lozano y Macaluse. Se agregará la siguiente frase: “Las tasaciones se realizarán tomando en consideración los valores vigentes al 1° de julio de 2008”. Esto se introduciría a continuación de la frase que finaliza con las palabras “de la presente ley”. Luego continuaría el segundo párrafo, tal como lo dictaminó la comisión.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 2°, con las modificaciones anuncia-

das por la presidenta de la Comisión de Transportes.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 3°.

Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Bullrich. – Señor presidente: lamento lo que se ha expresado, luego de que durante todo el debate se haya destacado el trabajo del Congreso y de las bancadas. Específicamente, voy a solicitar al señor diputado Rossi, quien no estuvo presente cuando hablé, que lea la versión taquigráfica de mi discurso.

Lamento que el diputado haya caído en la chicana de la falta de ideas de la oposición. Dado que a nosotros se nos pide una precisión respecto del flujo de fondos sobre cuánto nos puede costar la alternativa que planteamos, solicitaría que en este artículo se incluya la determinación de cuál será el precio que va a pagar el país por Aerolíneas Argentinas, de acuerdo con la opción del oficialismo.

Dado que los bloque no oficialistas tenemos que evaluar las ideas y somos tan malos como oposición, solicitamos que nos brinden alguna sugerencia y nos digan –con una aproximación de 50 millones de pesos, más o menos– cuánto le costará al pueblo argentino esta alternativa.

Adelanto que también en el artículo 5° pediré la precisión al bloque oficialista sobre cuánto nos va a costar mantener el funcionamiento de todo esto. No quiero un cheque en blanco. Es más obligación del oficialismo que de la oposición dar un detalle de cifras. No pudimos dar detalle de cifras...

Sr. Presidente (Fellner). – Estamos en la discusión en particular. Si va a hacer una sugerencia de modificación...

Sr. Bullrich. – Voy a pedir que se complete el artículo, señor presidente.

No pudimos dar detalles de cifras porque ni siquiera el secretario de Transporte pudo dar precisiones sobre el balance de 2007, que aún no fue presentado. Solamente, solicito que en este artículo el oficialismo, a través de sus voceros o su presidente, determine cuánto le va a costar Aerolíneas Argentinas a nuestro país.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Lozano. – Señor presidente: propongo que se intercale un artículo que diga: “Previo a la determinación de los activos y pasivos empresarios que integren la valuación final de la empresa, el Estado argentino se presentará en cada una de las causas judiciales sustanciadas en el país y en el exterior a los efectos de que por vía de la unificación de las mismas, en los casos que corresponda, se determinen las responsabilidades patrimoniales y penales de los grupos empresarios. Asimismo, exigirá en sede judicial la integración al capital de Aerolíneas Argentinas de aquellos fondos entregados por el Tesoro español por intermedio de la SEPI que se entregaran al grupo Marsans”.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. – Señor presidente: no vamos a aceptar la inclusión de ningún artículo. Por lo tanto, solicito que pasemos a votar el artículo 3° tal como figura en el dictamen de mayoría.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

–Sin observaciones, se vota y aprueba el artículo 4°.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 5°.

Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Bullrich. – Señor presidente: dado que este artículo tampoco aporta mayores precisiones –a pesar de que se le reclaman a la oposición, proponemos incluir un tope de gasto mensual en Aerolíneas Argentinas de 100 millones de pesos.

Esa propuesta figura en el dictamen de minoría, porque tal como lo indicó el señor diputado Aguad el Congreso no sólo debe establecer un tope en el gasto sino que además tiene que especificar el origen de las partidas. Por eso, sugerimos también que el artículo en tratamiento diga que esos 100 millones de pesos tienen que salir de excedentes en la recaudación tributaria.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Raimundi. – Señor presidente: propongo incluir al final del artículo 5° un párrafo que diga lo siguiente: “En ningún caso se recurrirá a partidas vinculadas con el gasto social, educación, salud y vivienda a los fines del presente artículo”.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. – Señor presidente: no vamos a aceptar más modificaciones que la propuesta que nos ha hecho llegar la señora diputada Diez. Por lo tanto, luego de la expresión “31 de diciembre de 2008”, el artículo continuaría de la siguiente manera: “...deberá realizar las adecuaciones presupuestarias correspondientes e informará sobre dichas transferencias...”.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 5° con la modificación propuesta por la señora diputada Diez y aceptada por la comisión.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 6°.

Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Rodríguez. – Señor presidente: dado que durante mi intervención en el debate en general no se encontraban presentes la señora diputada Daher ni el señor diputado Rossi, voy a reiterar la propuesta que hice en ese momento.

En la redacción original remitida por el Poder Ejecutivo se indicaba que las asistencias financieras deberán ser computadas a favor del Estado nacional. Pero como se ha modificado el texto del proyecto es correcto que en el caso de compra el monto de la asistencia se compute para la adquisición de acciones o, de lo contrario, queden como créditos a favor del Estado. Pero la expresión “deberán” tiene que figurar en la redacción, porque no se puede hacer una cosa o la otra.

Dice “y/o”. Entonces, en vez de la palabra “podrá” corresponde que diga “deberá”. Esa es la modificación que propongo.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Lozano. – Señor presidente: sugiero reemplazar el verbo “podrá” por “deberá”, y quedaría redactado de la siguiente manera “...deberá instrumentarse como aportes de capital o...”. O sea en vez de “y/o” propongo que diga “o”, y continúa como estaba redactado.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. – Señor presidente: en el artículo 6° aceptamos que se cambie la palabra “podrá” por “deberá”, a solicitud de los señores

diputados Díaz, Lozano y Rodríguez. Entonces quedaría redactado: "...deberá instrumentarse como aportes de capital y/o como créditos a favor del Estado nacional...". Esa es la única corrección que aceptamos.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Chubut.

Sr. Pais. – Señor presidente: la propuesta de la comisión tiene una razón técnica. En la reunión conjunta de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda, desde la gerencia general actual de Aerolíneas Argentinas se nos explicó que ya el directorio determinó que los ingresos de capital que está realizando el Estado nacional en esta operación de rescate son a cuenta de una futura capitalización.

Pero el procedimiento de futura capitalización tiene las siguientes características: en una sociedad anónima es a futuro, cuando se emitan las acciones. En el ínterin estamos iniciando una operación de compra, y si eventualmente tales acciones no se emiten tenemos la otra alternativa como crédito. Incluso, la ventaja está a opción del gobierno porque si es a cuenta de futura capitalización no genera intereses pero sí los genera si es como crédito. Por eso, la opción que prevé la comisión es la correcta.

Sr. Presidente (Fellner). – Señora diputada Daher: lea cómo quedaría el artículo completo, por favor.

Sra. Daher. – El artículo 6° quedaría redactado del siguiente modo: "El monto de las asistencias financieras realizadas y a realizarse por el Poder Ejecutivo nacional con la finalidad de atender lo dispuesto en el artículo anterior, deberá instrumentarse como aportes de capital y/o como créditos a favor del Estado nacional, debiendo realizarse las adecuaciones presupuestarias correspondientes".

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 6° con las modificaciones introducidas y aceptadas por la comisión.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 7°.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 8°.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Raimundi. – Señor presidente: es muy simple la modificación que propongo. También consiste en reemplazar la palabra "podrá" por "deberá".

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Rodríguez. – Señor presidente: en el mismo sentido que el señor diputado preopinante, propongo que este artículo diga: "...deberá requerirse a tal efecto la intervención de la Auditoría General de la Nación en forma previa".

Asimismo, quiero agregar que en este punto el proyecto del Poder Ejecutivo era más fuerte, ya que decía que los organismos del Estado debían prestar la asistencia y colaboración. Entonces, por supuesto, allí se incluía a la Auditoría y figuraba la palabra "deberá".

Por lo tanto, me parece que acá nuevamente puede incluirse esa palabra, y a fin de garantizar la transparencia creo que debe ser en forma previa.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Aguad. – Señor presidente: me parece que no se puede decir que se podrá requerir el control de la Auditoría General de la Nación. Cualquier organismo público que maneje fondos públicos tiene que rendir cuentas a la Auditoría General de la Nación. Por eso, entiendo que es inconveniente la palabra "podrá" y que tiene que decirse que se le dará intervención a la Auditoría General de la Nación.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

Sr. De Marchi. – Señor presidente: es cierto que el primer párrafo está imaginando el control hacia adelante, pero en ningún lado la ley prevé un control de legalidad hacia atrás. Por lo tanto, sugiero que como segundo párrafo del artículo 8° se incluya el siguiente texto: "La Jefatura de Gabinete de Ministros deberá al momento de la presente ley elevar a la justicia penal competente los antecedentes del rescate empresario que por esta ley se instrumenta".

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. – Señor presidente: la única modificación que se acepta es la que dice: "...deberá requerirse a tal efecto la intervención de la Auditoría General". Esto es a pedido de los dos presidentes de las comisiones intervinientes y de otros señores diputados.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 8º, con las modificaciones aceptadas por la comisión.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 9º.

Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. – Señor presidente: el artículo que se agregó a continuación del 8º y que es el 9º queda redactado de la siguiente manera: “En ningún caso el Estado nacional cederá la mayoría accionaria de la sociedad, la capacidad de decisión estratégica y el derecho de veto en las decisiones de la misma”. Esto es a sugerencia de los señores diputados Lozano y Macaluse.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 9º conforme a lo expresado por la señora presidenta de la comisión.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 10, que en el despacho de comisión es el artículo 9º.

Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. – Señor presidente: el texto de este artículo queda redactado de la siguiente

manera: “La presente ley es de orden público y entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial”.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 10.

–Resulta afirmativa.

–El artículo 11 es de forma.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda sancionado el proyecto de ley.¹ (*Aplausos.*)

Se comunicará al Honorable Senado.

Si la Honorable Cámara presta su asentimiento, se efectuarán las inserciones solicitadas.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se procederá en consecuencia.²

Habiéndose cumplido el objeto de la convocatoria, queda levantada la sesión.

–Es la hora 2 y 14 del día 22.

HORACIO M. GONZÁLEZ MONASTERIO.
Director del Cuerpo de Taquígrafos.

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 148.)

² Véase el texto de las inserciones en el Apéndice. (Página 148.)

7

APENDICE

A. SANCIONES DE LA HONORABLE CAMARA

1. PROYECTOS DE LEY QUE PASAN EN REVISION AL HONORABLE SENADO

1

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1º – Para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, el Estado nacional procederá al rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y de sus empresas controladas (Optar S.A., Jet Paq S.A., Aero-handling S.A.) por compra de sus acciones societarias.

Art. 2º – El Tribunal de Tasaciones de la Nación deberá realizar las valuaciones correspondientes a las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. a los fines contemplados en el artículo 1º de la presente ley. Las tasaciones se realizarán tomando en consideración los valores vigentes al 1º de julio de 2008.

La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el

artículo 14 de la ley 23.696 vigilará que aquellas valuaciones contemplen la real situación patrimonial de las empresas y se ajusten a criterios técnicos acordes al tipo de actividad que desempeñan.

Art. 3º – El precio que se establezca deberá someterse a la aprobación del Honorable Congreso de la Nación.

Art. 4º – Autorízase la cesión a los empleados de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. por hasta un máximo del diez por ciento (10 %) del paquete accionario de las respectivas empresas, de conformidad con el Programa de Propiedad Participada.

Art. 5º – El Poder Ejecutivo nacional podrá instrumentar los mecanismos necesarios a los fines de cubrir las necesidades financieras derivadas de los déficits operativos de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. hasta el 31 (treinta y uno) de diciembre de 2008, deberá realizar las adecuaciones presupuestarias correspondientes e informará sobre dichas transferencias a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones.

Art. 6° – El monto de las asistencias financieras realizadas y a realizarse por el Poder Ejecutivo nacional con la finalidad de atender lo dispuesto en el artículo anterior, deberá instrumentarse como aportes de capital y/o como créditos a favor del Estado nacional, debiendo realizarse las adecuaciones presupuestarias correspondientes.

Art. 7° – La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el artículo 14 de la ley 23.696 ejercerá las funciones previstas en la referida norma y a tal fin se le remitirán informes de las acciones que se lleven a cabo.

Art. 8° – Para garantizar la transparencia de los procedimientos de manera de facilitar el análisis, la

evaluación y el control de la correcta instrumentación de la presente ley deberá requerirse a tal efecto la intervención de la Auditoría General de la Nación y solicitarse informes a cualquier otro organismo dependiente del Estado nacional.

Art. 9° – En ningún caso el Estado nacional cederá la mayoría accionaria de la sociedad, la capacidad de decisión estratégica y el derecho de veto en las decisiones de la misma.

Art. 10. – La presente ley es de orden público y entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 11. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

B. INSERCIONES

1

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO BASTEIRO

Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S. A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S. A.

Quisiera comenzar diciendo que la cuestión que hoy nos convoca, la decisión que hoy debería salir de este cuerpo, es la de salvar a Aerolíneas Argentinas.

Quizá a primera vista esa afirmación pueda parecer una obviedad. Sin embargo, durante estas semanas de debate tanto en comisión como en medios de comunicación, he visto que muchas veces se han discutido cosas muy distintas a ello.

Durante los últimos días escuché a muchos colegas de la oposición hablar de los más variados temas. Los escuché hablar sobre la responsabilidad penal que le cabe al grupo Marsans por el vaciamiento al que sometieron a nuestra aerolínea de bandera, cosa que no sólo comparto sino que he materializado en numerosas denuncias judiciales.

Escuché hablar muchísimo sobre la presunta connivencia de algunos funcionarios que no controlaron como debieron o que no hicieron un ejercicio correcto de su función. Estoy absolutamente persuadido de que aquellos que tengan pruebas de esto tienen el derecho –y la obligación– de acudir a la Justicia y presentar las denuncias pertinentes. Sin ir más lejos, en lo personal –una vez más– también presenté en su momento denuncias contra representantes del Poder Ejecutivo.

Y entre otras cosas, escuché también que muchos legisladores consideran que me puede caber responsabilidad en la situación de ARSA si no hubiere

hecho lo posible por evitarla cuando me tocó desempeñarme como director de la empresa en representación del Estado nacional. En lo personal, creo que tales dudas se fundan en un serio desconocimiento de las facultades del cargo, que sólo permite realizar –y a duras penas– una tarea fiscalizadora. Para todos ellos, en mi despacho tengo toda la documentación relativa a mi accionar y la dejo a disposición de los señores diputados.

Ahora bien, como dije al principio, hoy no vinimos a discutir la responsabilidad de Marsans ni de algún funcionario, sino –ni más ni menos– la decisión de salvar o no a Aerolíneas. Si no tenemos esto en cuenta, si nos dejamos llevar por los intereses políticos, si embarramos la discusión, si confundimos a la opinión pública, los perjuicios que nos esperan son mayores de lo que muchos piensan. Por mi historia y mi vínculo con la empresa, yo no puedo ser cómplice de esa maniobra.

Entonces, sólo caben formularse dos preguntas: la primera es si hay que salvar a Aerolíneas. Y la segunda, en caso afirmativo, es a quién le corresponde el salvataje.

Sobre la primera, quiero afirmar de la manera más categórica posible que es imprescindible salvar a Aerolíneas Argentinas.

El transporte aerocomercial no puede ser concebido como una actividad económica más, sujeta a los vaivenes de mercado, sino que debe ser considerada como un servicio público fundamental. Ello es particularmente importante en un país como la Argentina, con una vastísima extensión territorial marcada por profundas desigualdades tanto en densidad de población como en distribución de los recursos económicos, con accidentes geográficos como ríos, cordones montañosos o islas. Estas situaciones hacen que el transporte aéreo tenga una importancia estratégica vital para el país en términos de conectividad, integración territorial, desarrollo de las economías regionales, etcétera. Siendo que ARSA es nuestra principal aerolínea de bandera, permitir su desaparición sería nefasto para el país

en términos económicos, políticos, sociales, demográficos, etcétera.

Por otro lado, es necesario remarcar que son más de 20.000 los trabajadores directos e indirectos que, de no salvar ARSA, quedarían en la calle, dando lugar a una catástrofe socioeconómica no sólo para ellos y sus familias sino para todo el país.

Ahora bien, lamentablemente esto no basta para cerrar la discusión sobre el salvataje de Aerolíneas, ya que algunos legisladores han planteado como opción pedir la quiebra de la empresa con continuidad de sus operaciones hasta tanto se pueda poner en marcha una nueva aerolínea. Sostienen que, de ese modo, se pueden mantener las rutas y empleados de aerolíneas pero sin absorber el pasivo de la compañía.

Este es uno de los puntos centrales de la cuestión, ya que se lo ha utilizado políticamente, pero con un desconocimiento profundo del tema y, más importante aún, de las terribles consecuencias que deberemos afrontar millones de argentinos si dejamos quebrar ARSA.

En primer lugar, cuando una aerolínea se declara en quiebra, automáticamente caducan todos sus convenios, sus acuerdos sobre operaciones internacionales, sus contratos, etcétera. Por lo tanto, si se quisiera montar una nueva aerolínea, todos estos acuerdos deberían volver a ser gestionados, lo cual tomaría muchos meses, cuando no un par de años.

Por otro lado, no se puede perder de vista que –a pesar de todo– ARSA sigue siendo una aerolínea de prestigio y, mucho más importante aun, es una empresa querida y respetada por los argentinos: de hecho, encuestas señalan que casi el 80 % de la población está a favor de estatizar la empresa. Entonces, es imprescindible considerar la importancia simbólica de salvar el nombre de Aerolíneas Argentinas e impedir la quiebra. Ello por no preguntarnos quién iría a comprar con meses de anticipación un pasaje de avión de una aerolínea en quiebra.

Asimismo, es fundamental destacar que la actividad aerocomercial se encuentra fuertemente centralizada, no sólo a nivel de las aerolíneas, sino también los proveedores de insumos (petroleras, repuestos, etcétera.), los fabricantes de aviones, los técnicos, etcétera. En ese sentido, declarar la quiebra de ARSA implicaría entrar en *default* con todos esos actores, lo cual pondría en riesgo cualquier posibilidad futura de contar con sus servicios, en función de la concentración de la oferta a nivel mundial.

Finalmente y no por ello menos importante, es imprescindible tener presente que los costos de montar una aerolínea de la envergadura de ARSA llevarían muchos más fondos que los que podrían llegar a significar el rescate de la empresa, si se tiene en cuenta la infraestructura, el personal, flota de aviones, convenios con sistemas internacionales de reservas, etcétera.

En conclusión, el salvataje de Aerolíneas Argentinas se presenta como la única vía para evitar el colapso de la actividad aerocomercial en nuestro país, lo cual traería consecuencias gravísimas.

Dicho esto, cabe abordar ahora la segunda y más espinosa cuestión, a saber, a quién le corresponde salvar a Aerolíneas. Y en esto tampoco es posible cavilar: debe ser el Estado nacional. Por varias razones.

La primera de ellas ya fue dicha. Dadas ciertas características de nuestro país, la política aerocomercial es un área estratégica y, por lo tanto, no puede ser librada al criterio de un gestor privado.

Y aquí es preciso traer a colación otro punto, dado que muchas veces se ha planteado –y se podría volver a plantear– que sería mejor que un operador privado con experiencia en el sector se haga cargo de la compañía. Para rechazar este punto, sólo hace falta remitirse a la historia de Aerolíneas: desde su privatización, sus controladores –desde Iberia hasta American Airlines y Air Comet– fueron firmas internacionales con una vasta experiencia en el mercado aerocomercial que, al momento de hacerse cargo de la gestión de Aerolíneas, utilizaron a ésta para poder fortalecer sus propias posiciones en el mercado mundial, produciendo el vaciamiento de la empresa. Esto es así debido a los intereses contradictorios existentes entre dos empresas que compiten por las mismas rutas.

En este sentido, no se puede dejar de mencionar el avance que significa haber quitado de la redacción final del proyecto el artículo relativo a una posible reprivatización de ARSA. Esto es fundamental ya que nos permite alejar el fantasma del “Estado bobo” y tener la seguridad de que no se trata de una maniobra destinada a sanear la empresa para luego ser entregada a algún particular.

Para ir finalizando, es preciso hacer referencia a uno de los puntos que más ha sido discutido durante todo el debate: la deuda de ARSA. En primer lugar, hay que decir que de los u\$s 890 millones que componen el pasivo de la empresa, la deuda exigible es considerablemente menor. Por otro lado, el fisco es uno de los principales acreedores de la compañía, lo cual le significaría una pérdida al Estado en caso de declarar la quiebra. Y por último, debe quedar definitivamente claro que lo que hoy estamos haciendo es habilitar la negociación, lo cual de ninguna manera equivale a asumir ninguna deuda ni obligación. Para ello habrá que esperar a que el Tribunal de Tasación valúe la compañía y ponga un precio; y aun en esa instancia, este Honorable Congreso tendrá la facultad para rechazar la operación. Pero es preciso afirmar que el salvataje no se hace porque sea óptimo, sino porque no hay otra salida; y por otro lado, ello no impide que se aborden las acciones necesarias para que los verdaderos culpables de la debacle de Aerolíneas paguen por ello.

He tratado de explicar por qué, desde mi conocimiento y experiencia, creo que es necesario que el

Estado nacional tome las medidas necesarias para salvar a Aerolíneas Argentinas. Por supuesto, esto debe inscribirse en el marco de una verdadera política aerocomercial que tenga a ARSA como su principal instrumento y que tenga por objeto el desarrollo sustentable de todas las regiones de nuestro país. Y al mismo tiempo, debe ser un paso más en la reconstrucción de un Estado activo y comprometido con la integración y promoción social. Sin ello, el paso que hoy damos no tiene sentido; pero si no lo damos, jamás podremos conseguir esos objetivos.

De corazón, y con el sentimiento de haber nacido en el seno de una familia aeronáutica y llevar más de 20 años de lucha para llegar a esto, espero que mis colegas acompañen este proyecto.

2

INSERCIÓN SOLICITADA
POR LA SEÑORA DIPUTADA BAYONZO

Fundamentos del rechazo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

El balance de los años de Aerolíneas Argentinas como empresa privada es concluyente: ineficiencia extrema y serios intentos de vaciamiento.

Alguna vez Aerolíneas Argentinas fue un orgullo nacional. Su flota internacional volaba a las más importantes ciudades del mundo. En 1951 fue elegida por la Sociedad Informativa de Prensa Interamericana como la mejor empresa aerocomercial del mundo. Diez años más tarde, una de sus naves se convirtió en el primer avión comercial en completar una vuelta alrededor del mundo. Y en 1980, realizó el primer vuelo transpolar, convirtiéndose en la primera compañía en tener un vuelo regular de esa especie, que unía Buenos Aires con Nueva Zelanda, y Australia y por esa vía todo el lejano Oriente.

Esa empresa hoy está endeudada y al borde del colapso.

El debate sobre como asignar los recursos del Estado es el eje de la discusión en el tema Aerolíneas Argentinas.

Hay un consenso amplio y generalizado en que la continuidad de la prestación del servicio aerocomercial es de carácter estratégico, tanto por su significación en lo que hace específicamente al transporte de pasajeros y mercaderías, como a la vinculación con el resto del mundo, sin dejar de lado que es una fuente de trabajo para unas 20.000 personas, entre empleos directos y tercerizados.

Bajo la consigna de reestatizar Aerolíneas Argentinas el oficialismo ha presentado un proyecto que

lo único que hasta el momento deja en claro es que se estatizará la deuda de una empresa privada.

El artículo 1º habla de rescate y de compra de acciones, con lo cual se compra la deuda. En ningún lado se lee la palabra reestatización.

El gobierno ha firmado un acta acuerdo con el grupo Marsans que aún está vigente y que este proyecto oficial no rechaza. Más aun si se tiene en cuenta que en el mensaje presidencial 1.201/08 que acompaña al proyecto de ley enviado a este Congreso se lo menciona y ese mensaje está firmado por la señora presidenta, el señor jefe de Gabinete de Ministros y el señor ministro de Planificación Federal.

Ese acta acuerdo se está obviando hoy. El proyecto oficial no la menciona, no la rechaza, la deja latente y es un acta acuerdo que ya ha comenzado a ejecutarse pues el señor Alak vino a la reunión conjunta de las comisiones de Transporte y Presupuesto y Hacienda en carácter de gerente nombrado por el Poder Ejecutivo nacional.

Se propone que el Tribunal de Tasaciones sea el organismo que lleve adelante la tasación de la empresa. ¿Cuál será el criterio para llevar adelante esta tasación? No podemos permitir que se instrumente el criterio de "flujo de fondos" que pueda generar la empresa sino lo que se atiene a la realidad es que se tome el criterio de "valor de liquidación". La tasación debe realizarse al momento de la intervención efectiva del Poder Ejecutivo nacional y eso fue cuando la empresa ya estaba en situación concursal y de cesación de pagos.

Y pienso que en forma paralela se determine las responsabilidades empresariales que llevaron a esta situación de la empresa aerocomercial, que supo ser una de las más prestigiosas en su medio. Y me refiero también a la responsabilidad que tuvieron los directores representantes del Estado nacional argentino.

Por otro lado debemos exigir que los recursos transferidos por el Estado a la empresa sean considerados como "aportes de capital" y no como "crédito", porque no podemos estar dando crédito a un grupo empresario que no cumplió para nada con los objetivos de la empresa, que no paga a sus empleados y que nos está dejando sin línea aérea de bandera, que alguna vez fuera orgullo nacional.

No estamos pretendiendo que la empresa quiebre como dicen por ahí, en un intento de justificarse, no dejamos de preocuparnos por los trabajadores y sus fuentes genuinas de trabajo.

Por eso creemos que el proyecto a tratar tendría que dejar totalmente en claro los siguientes puntos:

- Garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y cargas.
- Crear una nueva empresa.
- No hacernos cargo de la deuda, por lo menos de aquella que no nos corresponde.

- Continuidad laboral de los trabajadores en la misma función y con la misma antigüedad.
- Rechazar el acta acuerdo entre el Poder Ejecutivo nacional y Marsans.
- Mantener la intervención con control Parlamentario.
- Dar un plazo razonable para generar un plan para sanear la actividad aerocomercial.

Por lo que considero que este proyecto es solo un maquillaje. Así como está presentado se parece demasiado a una típica operación del Estado bobo que se hace cargo de las pérdidas generadas por los privados, y tal como rezaba el proyecto original del Poder Ejecutivo nacional, luego se les devuelve la compañía para que estos sigan con sus negocios, cosa que ha cambiado por ahora en la actual redacción del proyecto oficial.

Hay sobrados motivos para rescindir el contrato con los españoles y quedarse con los activos de la empresa sin pagarles un solo peso a Marsans, haciéndose cargo el Estado argentino del 100 % de la propiedad de la compañía y absorbiendo en el marco de una empresa única a Austral. Se debería realizar una profunda auditoría para determinar cuáles de sus deudas responden a la realidad operativa y cuáles no deben ser reconocidas. Y a partir de ahí, capitalizando lo que haga falta y apostando al compromiso y a la capacidad técnica de sus pilotos, personal de a bordo y de tierra y técnicos, comenzar una nueva gestión que apueste a recuperar una empresa que fue nuestro orgullo.

3

INSERCIÓN SOLICITADA
POR LA SEÑORA DIPUTADA BEVERAGGI

Fundamentos del rechazo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

Quiero fundamentar mi rechazo al proyecto de ley en examen enviado por el Poder Ejecutivo proponiendo el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral en las razones que paso a exponer y cuya inserción ha sido oportunamente autorizada por esta Honorable Cámara.

En primer lugar, quiero manifestar mi decepción por la absoluta y grave improvisación con que el gobierno nacional ha encarado esta emergencia que ha puesto en riesgo la continuidad de un servicio público esencial y estratégico, como es el transporte aéreo, cuya subsistencia y desarrollo debemos garantizar, así como la continuidad de la fuente laboral.

Desde luego que ponemos el interés superior del derecho de los trabajadores de Aerolíneas, por en-

cima de cualquier otra consideración, al reclamar la defensa de nuestra línea de bandera que debemos mantener y custodiar.

Pero el colapso operativo de Aerolíneas Argentinas y Austral, que denuncia el gobierno nacional con el proyecto de ley en debate, es consecuencia de su propia impericia y desaprensión.

La falta de controles y de políticas públicas coherentes en materia de transporte durante varios años, termina desembocando en una difícil situación, a la que hemos llegado también por graves irregularidades en la fiscalización y control de la actividad por parte de la Secretaría de Transporte de la Nación, que nos quiere embarcar hoy en el compromiso de afrontar una deuda millonaria, en medio de severos cuestionamientos y sospechas de corrupción y extravíos en la administración de la compañía aérea.

Según se desprende del propio mensaje del Poder Ejecutivo, todo huele mal en Aerolíneas Argentinas. Se nos propone el salvataje de la empresa que está quebrada y cuya administración tomó a su cargo el Estado nacional de manera súbita e inopinada, sin dictamen legal de ningún servicio jurídico estatal, ante la falta de crédito bancario para pagar salarios, un alto endeudamiento y un déficit operativo que impuso erogaciones significativas al Tesoro nacional para asegurar la continuidad de los servicios aéreos.

Desde mayo del corriente año el grupo español Marsans, propietario del porcentaje accionario mayoritario de la empresa, ha recibido fondos públicos por cientos de millones de pesos y ha negociado con la Secretaría de Transporte de la Nación un contrato de compraventa, que tiene principio de ejecución conforme el acta acuerdo que suscribiera con el gobierno nacional, ya que se hizo cargo de la administración.

Pero esa empresa quebrada nos deja un pasivo fraudulento, que se dice alcanza los 890 millones de dólares, sin que ningún balance nos pueda dar certeza de la deuda, sin conocer su composición, ni el real estado financiero de la compañía.

La deuda de Aerolíneas es a mi juicio la punta del ovillo que deberíamos desentrañar para comprender esta negociación que se presenta como un rescate de la empresa y que no tiene vuelta de hoja. No hay plan "B" para la compra de Aerolíneas que el gobierno ha negociado con el grupo Marsans, y si lo hubiera estará lleno de complicaciones hasta convertirse en una fuente de litigios interminables con resultados escasamente predecibles. Todo ello, a juzgar por las experiencias ya repetidas en nuestra historia, de intervenciones irregulares del Estado que terminan sembrando litigiosidad por doquier, con un alto costo para las generaciones futuras.

Desde el radicalismo rechazamos de plano que nuestro país deba hacerse cargo de esa pesada deuda, por 890 millones de dólares, que el gobierno na-

cional ha reconocido en el proyecto de ley enviado al Congreso.

No podemos ser cómplices desde la responsabilidad que nos cabe como parlamentarios, de permitir que es deuda se ponga a cargo de todos los argentinos.

Debemos investigar y preguntarnos cómo se ha llegado a esta situación límite de Aerolíneas y Austral. ¿Qué ha pasado con los fondos por 758 millones de dólares que el Reino de España a través de la SEPI (Sociedad Española de Participación en Inversiones) le entregó a Marsans cuando se transfirió la titularidad de Aerolíneas al grupo privado español?

Debían destinarse entonces 300 millones de dólares a la cancelación de deudas de Aerolíneas, pero en lugar de saldar pasivos con ese dinero, se adquirieron créditos para actuar en el concurso de acreedores de Aerolíneas, en perjuicio de la masa de acreedores. También los fondos de la SEPI debían utilizarse para pasivos contingentes y para un plan de inversiones –la compra de 23 aeronaves, entre otros compromisos– que no se ejecutó sino en una mínima parte. Todo ello está siendo investigado por la justicia española.

Aquí debemos investigar las responsabilidades del gobierno nacional por haber impugnado “por falsos” los balances de Aerolíneas Argentinas de los años 2002, 2003 y 2004, para terminar aprobándolos, a mediados de 2006, tras acordar con Marsans incrementar al cinco por ciento (5 %), la participación del Estado en la compañía. Durante esos años tampoco fue controlado el cumplimiento de muchas obligaciones del transportista aéreo, en particular su plan de inversiones.

Aunque pretenda puntualizar estos datos, no puedo dejar de reconocer que nada hay más ilustrativo que el mensaje de la presidenta de la Nación que acompaña el proyecto, para informarse sobre los extravíos de Aerolíneas y de la autoridad de aplicación, esto es, la Secretaría de Transporte, durante más de cinco años de gestión en el área, que no estamos dispuestos a convalidar en silencio.

En síntesis, como describe la señora presidenta de la Nación en el mensaje de elevación del proyecto, se ha producido una descapitalización voluntaria en la compañía aérea. Todo un eufemismo para no decir que en realidad hubo un vaciamiento fraudulento.

Me parece creíble esa afirmación presidencial, a la luz de lo que ha podido conocerse en este último tiempo, pero permaneció a oscuras durante cinco años. Ciertamente lo que resulta increíble es que haya sucedido delante de los ojos de un mismo gobierno y bajo la mirada de los mismos funcionarios, que han defraudado claramente nuestra confianza como responsables de la administración y control del transporte aéreo.

El proyecto de ley que estamos tratando no viene a resolver la crisis del transporte aéreo argenti-

no, sino que además mantiene los vicios originarios del proceso de privatizaciones y profundiza un modelo deficitario y subsidiado. Un modelo que además mantiene en manos del secretario de Transporte y del ministro de Planificación de la Nación, facultades extraordinarias, verdaderos “superpoderes” para resolver a su antojo, sin garantías de transparencia ni control del Congreso en la asignación presupuestaria, el manejo de cuantiosos recursos públicos.

Debemos comprender que la situación actual de Aerolíneas demuestra no sólo una descapitalización abrupta o un vaciamiento intencional de su patrimonio, sino que revela además el fracaso de una política de servicios públicos que es necesario revertir recuperando un rol inexcusable del Estado, ya que no se ha cumplido ninguno de los objetivos trazados en su momento, cuando Aerolíneas Argentinas fue privatizada en los años 90, ni se avanzó en la modernización o expansión de los servicios, ni se dio impulso a nuevas inversiones.

Mientras tanto, hoy vemos que muchas provincias y regiones enteras del país sufren la falta o insuficiencia de un servicio público fundamental e imprescindible para cubrir nuestra extensa geografía.

El aislamiento de muchos pueblos y ciudades del interior provoca inequidades y desequilibrios económicos, que han convertido a la Argentina en un país fracturado, que demanda múltiples acciones y políticas públicas para afianzar su integración territorial y social.

En particular, debo aludir a la situación que padecemos con la restricción de los vuelos al interior en nuestra provincia del Chaco, donde tenemos dos aeropuertos y no podemos contar con un servicio aéreo acorde con la densidad de población, ni con las necesidades propias de los sectores agropecuario, comercial e industrial en el tráfico interjurisdiccional.

Por todo ello, es el Congreso Nacional, en forma concurrente con las provincias, quien debe reasumir como representación plural y federal, la planificación de los servicios aéreos y decidir cuáles son los fondos públicos que se van a utilizar para garantizar la multiplicación de los vuelos que necesitamos para satisfacer las demandas del interior del país.

Ya he planteado esta situación en sendas notas a las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Transportes, que no puedo dejar de mencionar en este debate, en el convencimiento de que este proyecto amerita el tiempo y análisis suficiente para poder emitir un dictamen absolutamente fundado.

Creo que por el camino que vamos, con este proyecto de ley en debate, seguiremos en emergencia como estamos, sin reglas de juego claras, ni planes ni inversiones que aseguren un proceso confiable de expansión y desarrollo de los servicios aéreos que reclaman nuestras provincias.

Ciertamente el panorama futuro de Aerolíneas Argentinas, como en otras “argentinizaciones” que practicara el gobierno del presidente Kirchner, puede conducirnos a una suerte de “estatización sin Estado”, ya que si no se reasumen las atribuciones propias de control y responsabilidad de la administración en el desempeño de las empresas públicas, —más aún si derivamos hacia un “capitalismo de amigos” para adjudicar concesiones de servicios públicos—, corremos serios riesgos de cargar cada vez mayores erogaciones sobre las espaldas de todos los argentinos, para mantener en funcionamiento los servicios públicos esenciales.

Vemos que en este debate se soslaya la vigencia del acta por la que el Poder Ejecutivo ha manifestado su voluntad de compra al grupo Marsans, que surte efectos de una manera irrevocable y compromete plenamente al Estado nacional.

Para no ir al fondo de la cuestión se pretende también instalar en el debate, una discusión entre “privatistas” y “estatistas”, que resulta absurdo a esta altura en la Argentina.

Lo que realmente importa porque es verdadero y perdurable, es definir las políticas públicas que verifican si una empresa en manos del Estado o en manos privadas, brinda de manera correcta un servicio público esencial para toda la sociedad y estratégico para la integración del país, como es el transporte aéreo.

Nos preguntamos si el sector público está bajo la administración Kirchner en condiciones de operar una compañía aérea, cuando no tuvo la menor capacidad de controlar la prestación de los servicios por un operador privado. O si en definitiva terminará por ceder Aerolíneas Argentinas a los sindicatos, como ya ocurrió con otras empresas públicas como Aguas Argentinas. Y en su caso, cuánto será el costo de estas prácticas y a cuenta de qué contribuyentes será cargado el esfuerzo para sostenerlas en el futuro.

Porque en medio del dispendio de fondos públicos que se hacen ahora con Aerolíneas Argentinas para mantenerla en operaciones, los premios y castigos con los recursos del Estado están a la orden del día, con incumplimientos, atrasos y restricciones arbitrarias y discriminatorias.

No hay presupuesto suficiente para ayudar a los deudores hipotecarios, ni para abonar deudas retroactivas a los jubilados y pensionados, por lo que se ha limitado el alcance de la movilidad previsional hasta hacerla poco menos que ilusoria o aparente.

Sin embargo, se pretende por este proyecto de ley que el Congreso libre un cheque en blanco para afrontar el rescate de Aerolíneas Argentinas, asumiendo sus costos y déficit operativo sin límites presupuestarios. Y que además avalemos el pago de una deuda de Aerolíneas Argentinas, que la propia presidenta de la Nación ha calificado de inmoral, sin castigar a sus responsables y sin que dicha irresponsabilidad quede a salvo de las contribuciones

que imponemos en el Congreso de la Nación sobre las espaldas de todos los argentinos.

De hecho, en pocos meses se han gastado 500 millones de pesos sin control ni autorización del Congreso. Ahora se trata de autorizar las sumas necesarias para cubrir el déficit operativo de Aerolíneas, sin medida ni control. Todo ello, nos parece injusto para nuestros representados e inadmisibles para el rol que debemos cumplir en el Congreso de la Nación.

Por todo ello, dejo expresado mi rechazo más categórico al proyecto de ley que estamos debatiendo y que ha merecido el reproche de vastos sectores sociales y políticos.

Expreso así mi convicción de que merecemos emprender otro camino en la recuperación de nuestra línea aérea de bandera y que es hora de discutir con seriedad un plan general de transporte aéreo, donde el Estado ejerza con rigor y eficiencia sus potestades de regulación y control; que también contemple más adecuadamente las necesidades de consumidores y usuarios, así como la integración del país con una visión federal.

4

INSERCIÓN SOLICITADA
POR LA SEÑORA DIPUTADA CASELLES

Fundamentos del apoyo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

Desde que el Poder Ejecutivo enviara este proyecto de rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., muchos y sustanciales cambios se realizaron en su texto original, quiero destacar el trabajo de los colegas diputados de todos los partidos que estudiaron en comisión esta ley de tanta importancia para el presente, pero fundamentalmente para el futuro de nuestro transporte aerocomercial.

A nadie debe escapar la importancia, en esta altura de la historia de la humanidad, que tiene el transporte aéreo en la mejor calidad de vida de los habitantes de un país.

Como diputada proveniente del interior, de una provincia como San Juan, quiero referirme a este tema no sólo como el proyecto que devuelve la empresa al Estado argentino, sino como el proyecto que rescata con firmeza los puentes existente entre nuestras provincias y con el mundo entero, puentes que de no existir reciente la existencia de la Nación misma.

Es indudable el gran freno al desarrollo comercial, turístico y humano de una región, que signifi-

ca la inexistencia o el estado de funcionamiento casi provisorio del transporte aerocomercial, sobre todo para aquellas provincias que se encuentran a mucha distancia de los grandes centros urbanos y polos comerciales.

Nunca sufrió tanto el aerotransporte hacia mi provincia, y creo en esto muchos colegas de las provincias del oeste van a estar de acuerdo, como luego de la privatización de esta empresa.

Durante todo este tiempo estuvimos al arbitrio de gerentes comerciales que permanentemente amenazaban con el fin de las rutas a aquellos lugares, calificados por ellos, como poco rentables.

Basta ver, las rutas operadas por otras empresas para entender lo que planteo, sólo siete puntos geográficos cubre la principal empresa competidora de Aerolíneas Argentinas, y parece lejos la posibilidad que eso pudiese cambiar.

Por ello, hoy marcamos una nueva actitud, un nuevo camino en el que decimos que el Estado debe compensar estas situaciones por el gran beneficio social que esto implica, y fundamentalmente por el principio de igualdad de oportunidades consagrado por nuestra Constitución Nacional.

De ahí, creo la importancia fundamental de esta ley que tratamos. Estamos rescatando una empresa, que también rescatamos una parte del federalismo perdido. Federalismo que habla de la dignidad merecida por aquellas provincias que estamos en vías de desarrollo, pero fundamentalmente por el esfuerzo que realizan día a día habitantes contribuyendo a construir un país cada día mejor.

No quiero dejar de referirme a los cambios introducidos por el dictamen de las comisiones, cambios que nos permiten ver con otra perspectiva el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo.

Es fundamental la eliminación del artículo que referendaba el acta acuerdo firmada por funcionarios del gobierno nacional y los titulares de las empresas, ya muchos colegas diputados se refirieron a este tema, por lo que sólo resta decir que esto pone en manos de este Congreso Nacional la resolución final.

Por otro lado la incorporación del Tribunal de Tasaciones de la Nación, quien deberá realizar las valuaciones correspondientes a las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. a los fines de su rescate definitivo.

También la incorporación del control de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones creada por el artículo 14 de la ley 23.696 que vigilará que aquellas valuaciones contemplen la real situación patrimonial de las empresas y se ajusten a criterios técnicos acordes al tipo de actividad que desempeñan.

No menos importante es el artículo que autoriza la cesión de los empleados de la empresa, bajo el régimen de propiedad participada, lo que traerá certidumbre a miles de trabajadores a lo largo y ancho

del país. A lo que se suma la autorización de cubrir el déficit operativo de las empresas hasta diciembre de este año.

Por último, el precio final de las empresas lo fijará sólo este Congreso Nacional por lo que tal como se planteó hoy en este recinto, esta es sólo una primera etapa del rescate.

Por estas razones, como representante del Partido Bloquista de San Juan e integrante del Fente para la Victoria apoyo el dictamen de mayoría que hoy tratamos, en el firme convencimiento que definiendo la plena vigencia del federalismo.

5

INSERCIÓN SOLICITADA
POR EL SEÑOR DIPUTADO DÍAZ BANCALARI

Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S. A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S. A.

Teniendo en cuenta que el proyecto originalmente enviado por el Poder Ejecutivo nacional ha sido modificado en el plenario de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Transportes, lográndose un consenso importante con legisladores que tenían diferentes puntos de vista, resulta positivo señalar que en realidad este dictamen de mayoría traduce de una forma congruente el espíritu que conlleva el proyecto primigenio.

Vamos a señalar los puntos más sobresalientes que hemos acordado:

- 1) Reestatización de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. por rescate accionario, mediante compra negociada de las acciones societarias.
- 2) Continuidad de la empresa en la prestación de sus servicios, con mantenimiento de todo el personal perteneciente a la misma.
- 3) Exceptuar la aprobación expresa del acta-acuerdo suscrita por el grupo Interinvest S.A.
- 4) Establecimiento de un proceso objetivo y transparente de valuación de la empresa, que será realizado por el Tribunal de Tasaciones de la Nación, con control de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones.
- 5) Sometimiento del precio que establezca el Tribunal de Tasaciones de la Nación a la aprobación del Congreso de la Nación.
- 6) Autorización para ceder a los empleados hasta un 10 % del paquete accionario de la compañía, de conformidad con el Programa de Propiedad Participada.

7) Eliminación de la cláusula de reprivatización, lo que significa que si en algún momento el Estado decide volver a privatizar la empresa, deberá ser autorizado mediante la sanción de una nueva ley por el Congreso.

8) Intervención de la Auditoría General de la Nación a efectos de garantizar la transparencia de los procedimientos establecidos en el proyecto.

Es por eso, que no pueden quedar dudas: el Estado no se está haciendo cargo de las deudas incumplidas por los privados. En realidad se está llevando a cabo una operatoria financiera y comercial que nos permite adquirir una sociedad en forma negociada. Esto es, primero se procederá a la valuación de la empresa, para lo cual se computan los activos y los pasivos de la misma, y en relación al resultado que arroje dicha valuación, se fijará el precio de la aerolínea.

Este acuerdo entre la mayoría de los legisladores de diversas bancadas pone en evidencia la buena voluntad de recuperar la aerolínea de bandera de nuestra patria, procurando su reorganización y regularizándola dentro del menor plazo temporal, sin afectar las rutas aéreas cubiertas por la empresa ni a los trabajadores, que son el máximo capital que defendemos, reivindicamos y dignificamos con nuestra vocación ineludible por la justicia social.

Por todo lo expuesto, acompañamos el presente proyecto de ley, votando afirmativamente por su aprobación.

6

INSERCIÓN SOLICITADA
POR LA SEÑORA DIPUTADA FADEL

Fundamentos del apoyo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S. A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S. A.

Aerolíneas Argentinas representa muchas cosas para el pueblo argentino, pero es sin dudas un signo de nuestro orgullo. Un orgullo que en los últimos años ha sido pisoteado desde la decisión de su privatización en 1990 y con los sucesivos inconvenientes, siendo el más importante de ellos el del año 2001.

Y aquí nos encontramos, a las puertas de dar solución y revitalizar el orgullo perdido, a un paso de la recuperación de la aerolínea de bandera. Porque sin dudas, los que somos verdaderos peronistas y los compañeros que han comprendido el espíritu del proyecto y lo van a acompañar, sabemos que el espíritu de 1950, cuando Perón creó la empresa recién se retomará cuando decidamos dar este fundamental paso, el de la reestatización de nuestras queridas Aerolíneas Argentinas y Austral.

Me pregunto, dónde están aquellos que aseguraban que este Honorable Congreso y en particular nuestra Cámara de Diputados era la escribanía del Poder Ejecutivo. Sin querer entrar en polémicas, creo que estamos en momentos de practicar un verdadero republicanismo con expresiones de responsabilidad. Quiénes nos han votado quieren de nosotros una representación plena, no un *show* cada vez que los medios de comunicación transmiten nuestras sesiones o acuden a los debates en las comisiones.

El dictamen al que arribaron las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda establece una serie de modificaciones al proyecto original que entendemos mejoran la propuesta llegada a este recinto, pero que por sobre todas las cosas mejoran y dan previsibilidad a quienes cada día cumplen con su trabajo en Aerolíneas Argentinas y Austral.

Fruto de las discusiones de las semanas pasadas, llegamos hoy al debate con la propuesta de rescate de la empresa para asegurar la fuente de trabajo de 10.000 personas y un servicio público que es vital, como es el transporte aerocomercial, la carga y el correo. Como la realidad es más fuerte que los cantos de sirena, se hace necesario destacar que no queremos que la empresa quiebre, quién realmente ofrece eso como una solución es bastante atrevido y demuestra que sus orejas no han estado en los debates del Congreso ni están presentes en los deseos de los trabajadores. No olvidemos que en una quiebra el mayor perjudicado es el trabajador que automáticamente pierde su fuente de trabajo.

Otro de los cambios fundamentales que hemos incluido es que una ley establezca el precio definitivo de las empresas y, a su vez, que será la Auditoría General de la Nación, órgano dependiente del Congreso, la encargada de garantizar la transparencia de los procedimientos en el proceso de rescate de las empresas.

El proyecto original en su artículo 9º establecía que las transferencias realizadas y a realizarse con aportes del Tesoro nacional para gastos de gestión, administración y funcionamiento de las aerolíneas debían computarse como aportes de capital a dichas empresas por parte del Estado nacional. Con la modificación se permite que dichos aportes por parte del Estado sean computados como aportes de capital o como créditos a favor del Estado nacional.

Una vez repasados los principales cambios en el proyecto, vienen a mi cabeza reflexiones nacidas en el mayor respeto a las realidades provinciales, a las economías regionales, a los productores, a los agentes de las empresas de servicios, a cada uno y una de los habitantes de los suelos de la Nación. De esta reflexión me surge una gran duda, ¿de qué otra manera el rescate de las empresas asegurará el mantenimiento de las rutas de cabotaje del transporte aerocomercial? ¿Cómo se puede asegurar con una quiebra que no le cerramos la puerta a destinos que quizás no son rentables pero que mantienen la comunicación de las provincias con la ciudad capital?

Luego de estas preguntas, solo me queda reflexionar que los intereses de aquellos que se oponen al salvataje de las empresas no se han sentado en serio a analizar el problema, no les ha alcanzado el tiempo para pensar lo que implica que Aerolíneas Argentinas y Austral sigan volando. No han visto que la puerta al mundo que implica Ezeiza tiene como principal aliada la puerta de aeroparque, adónde llegan los vuelos de los que como yo, somos orgullosamente habitantes del interior, los que tienen aspiraciones de crecer, de comunicarse con sus familiares en el extranjero, de abrir mercados para las exportaciones y el turismo, para que al país le vaya bien.

¿Cómo creen que se salvarán las empresas, como le gusta decir a sus trabajadores, sin que el Estado asuma los activos y los pasivos con mirada estratégica? Como lo sostuve ya hace unos días, “la deuda real es con los argentinos, para que esta empresa no se caiga. Es una compañía que está funcionando gracias al Estado”.

Con la convicción que me da respetar a la mayoría del pueblo argentino, con la certeza de que la decisión adoptada por nuestra presidenta es la mejor y con la seguridad de que Aerolíneas Argentinas y Austral seguirán volando, adelanto mi voto positivo al dictamen de la mayoría.

7

INSERCIÓN SOLICITADA
POR EL SEÑOR DIPUTADO GALVALISI

Fundamentos del rechazo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

Aerolíneas Argentinas tiene una larga historia de idas y venidas, desde su creación casi 60 años de turbulencia para usar el lenguaje aeronáutico, empresa estatal, privatizada, vuelta a vender, regreso al Estado, que han provocado innumerables pérdidas en perjuicio del Estado nacional, que tuvo que afrontar todo tipo de situaciones de crisis, pero siempre con aportes de capitales para cubrir vaciamientos reiterados como consecuencia de ineficientes gestiones, que se esfumaban en un agujero negro.

A continuación podremos analizar la historia completa de la empresa, y por ello no podemos permitir que nuevamente caiga sobre la espalda de todos los argentinos tanto quien utilice o no los servicios de la empresa, una deuda de 900 millones de dólares de base por la mala gestión de empresarios privados y la falta de control por parte de los funcionarios del Estado nacional.

Decimos no vamos a avalar la ineficiencia del señor Jaime que ha sido responsable directo e indirectamente también de la actualidad de la empresa.

Rechazamos el acta acuerdo y dejamos constancia de los posibles daños judiciales que pueda acarrear a la Nación siendo responsables totales el secretario de Transporte Jaime y el ministro De Vido.

Hacemos responsables a los funcionarios mencionados de cualquier embargo a cuentas o bienes de la posible empresa estatizada cuando aun no se ha resuelto gran parte de las deudas por el *default*.

Consideramos que esta no es la forma de hacer una redistribución del ingreso sino que se está redistribuyendo las deudas de privados en todo el pueblo argentino.

La historia lo demuestra como veremos a continuación:

Venimos desde el año 1990, ola privatizadora, con la amenaza de apertura de cielos que se vislumbraba en el mundo y las presiones que ello implicaba.

Primero fue Iberia la empresa española que se quedó con la empresa de aviación que era línea de bandera argentina, que la compró sin plata, siendo el comienzo del fracaso permanente de las prestaciones aerocomerciales por Aerolíneas Argentinas.

Sin duda uno de los más firmes críticos sobre las distintas gestiones que se sucedieron desde entonces hasta el año 2001, el doctor Alberto Natale, como diputado nacional, presidente del Bloque Demócrata Progresista de esta Cámara y además como integrante de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de la ley 23.966, siendo en períodos vicepresidente y presidente de la misma, que le significara ser el referente de los continuos desaciertos en el transcurrir de Aerolíneas Argentinas, por parte de los accionistas mayoritarios, como parte del Estado nacional, con los funcionarios actuantes en dichos períodos.

Se adjuntan tres anexos para mayor ilustración

Anexo 1 - Como confirmación de lo expresado referido al diputado (m. c.) Alberto Natale, se puede consultar el capítulo referido al tema de Aerolíneas Argentinas en su libro *Privatizaciones en privado*.

Anexo 2 - Toda su actuación tanto en la Cámara como en la comisión bicameral, a través de proyectos y dictámenes que conforman junto al abultado archivo de los medios de comunicación que resaltaron su actuación referida a esta temática.

Anexo 3 - Se acompaña una síntesis de algunos antecedentes referidos a los primeros años de la gestión del grupo mayoritario Marsans, con comentarios y análisis de sus gestiones durante los años 2001 y 2002.

La privatización de Aerolíneas fue sin dudar una de las peores desde el mismo comienzo todo mal, veamos

El planteo que se hizo, cuando se privatizó Aerolíneas la primera vez, era no sólo pedirle sino rogarle a España que interviniera, quedó de movida la gran duda cuando se planteó que en el primer balance aparecieron en el pasivo de Aerolíneas Argentinas, 87 millones de dólares, de gastos de instalación, que *vox populi* decía que se trataba de un retorno.

Luego con relación al intento de vaciamiento de la empresa, eso se consiguió en el 2001, llegó el turno del traspaso accionario al nuevo grupo:

El acuerdo que se hizo con la SEPI Sociedad del Estado en su momento, para hacerse cargo de Aerolíneas, y para lo cual este organismo había dado 800 millones de dólares, para reflotar Aerolíneas, (acá nunca llegaron).

Mientras Aerolíneas fue de la SEPI no paró de perder dinero, perdió 500 millones de dólares con Aerolíneas en 2001.

Anteriormente había perdido también 500 millones cada año. Venía con una pérdida de 1.900 millones de dólares. Eso fue durante los cuatro años que la SEPI administró Aerolíneas luego de recibirla de Iberia. Para traspasar la SEPI se comprometió a aportarles 800 millones de dólares: 300 millones para cancelar deudas de Aerolíneas con empresas españolas, como Bilbao Bizcaya, Repsol YPF, y 500 millones para financiar las pérdidas durante un tiempo más.

El Consejo de Ministros de España tomó esa decisión. Los 300 millones eran para cancelar deudas de todo el grupo, no solamente de Aerolíneas Argentinas, sino también de Austral, y de Interinvest, la sociedad que era dueña de Aerolíneas y que fue la que traspasó la SEPI.

Eran dineros con nombre y apellido, para los bancos, para Repsol, para determinadas compañías. Si no se utilizaban para ese concepto, se tenía que devolver el dinero a la SEPI.

Alrededor de 175 millones eran las pérdidas que habían producido Aerolíneas Argentinas en los meses que fueron desde el último balance de junio de 2001 y la fecha de la transmisión. Ese dinero se debía a los proveedores porque no hay que olvidar que el concurso de acreedores de Aerolíneas Argentinas fue en mayo de 2001. Las deudas que se generaron después había que pagarlas inmediatamente.

El resto del dinero fue para distintos compromisos contractuales, que a medida que se iban cumpliendo, la SEPI iba liberando parte de esos fondos: cumplir la puesta en marcha de las nuevas rutas, de las rutas tradicionales, los vuelos de cabotaje, los vuelos con Europa y con los Estados Unidos y la obligación de mantener el 100 % de las fuentes de trabajo.

Hubo algunas ofertas por Aerolíneas que la SEPI desechó porque hablaban de despedir al 50 por ciento de toda la plantilla. Competimos contra un grupo que encabezaba Pescarmona, y otro Pellegrini, quien presidió Aerolíneas Argentinas en la época de los militares. Más otra propuesta de una empresa americana. La propuesta de Eurnekian había sido desechada previamente.

En 2001, la compañía vendía 400 millones de pesos/dólares.

La Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) es el organismo de los gremios empresariales. Para entendernos, es la suma de la UIA, EA y de toda aquella asociación empresaria, por pequeña que sea, que haga algún tipo de actividad. Es un cargo importante, es la máxima representación empresarial que puede haber en España. Cualquier decisión económica que vaya a poner un gobierno en marcha suele ser analizada previamente tanto por los dos centrales sindicales como por la CEOE.

Se constituyó Interinvest, la sociedad dueña de Aerolíneas Argentinas, que la SEPI en la época de Menem para que Iberia fuera el accionista de Aerolíneas Argentinas. El Grupo Marsans compró Interinvest tal como la dejó la SEPI.

La SEPI le cede a Marsans el 92,1 % de las acciones por el valor simbólico de un dólar Compraron Aerolíneas Argentinas y Austral, por un dólar más la recepción de 800 millones de dólares, para levantarlas

Cuando en el 2001 estaba Aerolíneas para quebrar, la gente la sostuvo con el famoso dicho "Todos somos Aerolíneas", como cuando hoy la gente dice: "Todos somos el campo", el gobierno español se lo pasó a una empresa española de confianza, y les da los 800 millones de dólares.

Para que el Estado aprobara y firmara los balances, los españoles le devuelven al Estado argentino el cinco por ciento de Aerolíneas, se lo regalan, diciendo que fue una cesión no onerosa, una donación. Recordemos que ese cinco por ciento (5 %) era la famosa participación de la primera privatización, que incluso mantenía el poder de veto.

A posteriori, el Estado argentino y los dueños de Aerolíneas acordaron en junio de 2006 el traspaso del veinte por ciento (20 %) de las acciones, y desde entonces no se han puesto de acuerdo con el precio.

Firmaron la ampliación de la participación del Estado en Aerolíneas Argentinas.

Mediante el acuerdo, el sector estatal cuadruplica su participación en el paquete accionario de la aerolínea de bandera, pasa de 5 a 20 por ciento. Se formalizó el ingreso de socios locales.

El convenio dispone que a partir del documento firmado, el Estado participará con un 20 % del pa-

quente accionario, subiendo su porción un 15 % en comparación a la estructura anterior.

Es muy posible que se haya deteriorado en el tiempo el precio para que ahora esa toma de esa participación sea menor que en junio de 2006. El primer 5 % del total de 20 % de las acciones de Aerolíneas que pasarán al Estado fue entregado sin que el gobierno tuviera que pagar con dinero.

Surgieron diversas dificultades en la gestión de Aerolíneas, una motivada con la suba de los combustibles, que para paliar el incremento, tendría que haberse actualizado las tarifas cuando la ecuación económica del combustible o de la paridad peso/dólar no era la que tenía que ser. En cuatro años el gobierno autorizó el alza de las tarifas.

Los aviones viejos gastan 40 % más de combustible que los nuevos y con el petróleo a más de 120 dólares la mayoría de los aviones de Aerolíneas no serían competitivos para viajes al hemisferio Norte. Hoy el combustible es cercano al 50 % del costo de un vuelo.

Aerolíneas, en este proceso de reestructuración, debería hacer un planteamiento de qué rutas no puede abarcar más porque no le van a ser rentables.

De ahí viene la importancia de la renovación de flota.

Aquí otro nudo, para la renovación de la flota, tenemos después del *default* ningún fabricante de aviones o bancos otorga *leasings* para la Argentina y por eso los aviones de Aerolíneas tienen la garantía de Marsans de España y los de Lan Argentina la garantía de Lan Chile.

Otro de los importantes problemas ha sido la relación de personal por cada unidad de vuelo. Cómo se puede comparar los 8 mil empleados de Aerolíneas, respecto de horas de vuelo, ¿kilómetros recorridos, cantidad de aviones en servicio o pasajeros transportados?

Hay un parámetro en el negocio aéreo: número de empleados por avión. Un número bueno está entorno a 60 empleados por avión. Un número muy bueno es entre 45 y 50, que son las empresas de bajo costo, y un número que puede funcionar estaría entorno a unos 80 empleados. Por arriba de eso la compañía está abocada al fracaso.

Los empleados por avión que tiene Aerolíneas, un promedio de 320 por avión.

¿Qué impidió que Aerolíneas saliese a la Bolsa? Las presiones sindicales. La inestabilidad de la operación, los paros, hacen que un posible inversor no compre acciones de Aerolíneas Argentinas. Esas discusiones con los sindicatos fueron fundamentales para no ingresar a la Bolsa. Hubiera sido un fracaso. ¿Ninguna empresa podría salir a la Bolsa si los sindicatos no quisieran? Por supuesto, asustarían al inversor que va a comprar acciones.

La disputa de espacios sindicales es un tema muy delicado que ya llega en el transporte aerocomercial estatal. Durante más de 5 años el Estado nacional

alentó el conflicto sindical. Lanzaba, periódicamente, a los sindicatos contra el accionista español Marsans y nunca consiguió siquiera que firmaran la "paz social" que Marsans les solicitaba a los sindicatos.

En países sin inflación, las tarifas de los servicios públicos no precisan ser ajustadas continuamente y los gobiernos no pueden, aprobando o desaprobando un aumento, hacer que una empresa pase a perder dinero.

Mejora de tarifas, subsidios, impugnación de cuentas, etcétera, el transporte aéreo no tiene que vivir de los impuestos de los argentinos. El transporte aéreo lo debe de pagar el usuario al precio que valga, y no tiene por qué ser subsidiado.

Para todo este proceso de subsidios, de liberación de tarifas, la poca injerencia del Estado, se vislumbraban continuas disputas de criterio y las dificultades también se incrementaban. Se ahoga a las empresas con regulaciones para que sean necesarios los subsidios porque los subsidios parecerían ser moneda constante en el negocio de la actual Secretaría de Transporte y el Ministerio de Planeamiento.

En la Secretaría de Transporte se genera un sistema para que las empresas de transporte precisen subsidios. La falta de actualización de las tarifas, el constante incremento del costo del combustible y de otras partidas que se pagan en moneda extranjera, impiden la viabilidad a las compañías aéreas. Y entonces, entra la figura del subsidio. Lo mismo sucede con trenes, subtes y colectivos, del transporte terrestre.

Aerolíneas acusó de su crisis al gobierno y a los gremios. Todo lo que el grupo español Marsans, dueño de Aerolíneas y Austral, piensa de la crisis de ambas empresas lo dijo ayer en la Justicia: que el gobierno demoró los aumentos de tarifas y el subsidio al combustible más allá de lo prometido, que los gremios se sumaron en una suerte de complot y que, por eso, la compañía terminó como está. El encargado de transmitir el mensaje tardío fue Horacio Fargosi, presidente de Aerolíneas y Austral, y vicepresidente de Interinvest, controlante de las dos empresas aéreas.

Lo cierto es que Aerolíneas Argentinas y Austral, se encuentran actualmente en una situación muy difícil, con un futuro muy incierto. El actual modelo parecería que no va a funcionar aunque se empeñen en buscarle nuevos accionistas, se requiera un cambio estratégico, hay que dar con una fórmula mágica para que vuelva a ser una compañía potente y rentable.

Los pasos que se dieron fueron en la línea completamente contraria. Con este manoseo de que entran, salen, salen, entran, el deterioro que tiene día a día hace que tenga los días contados.

Una presentación de la Asociación del Personal Técnico Aeronáutico (APTA), conducido por Ricar-

do Cirielli, ex director de Aerocomercial, pidió investigar tanto el comportamiento de los ministerios de Planificación Federal y de Economía como el del grupo Marsans. Asociación del Personal Técnico Aeronáutico (APTA) pide que se investiguen causas por presunta malversación de fondos de los accionistas y que se explique por qué el gobierno impugnó los balances de 2002, 2003 y 2004 y, en cambio, aprobó los de 2005 y 2006, convalidando los anteriores deficitarios.

De 57 aviones que dicen tiene Aerolíneas operan 21, los números son inciertos porque hay distintas cifras y cantidades de aviones según quién opine

y sino veamos el cuadro de la Secretaría de Transporte al mes de junio de 2007.

Por falta de pago, YPF y Esso decidieron dejar de venderle combustible. Otros cuatro aviones quedaron varados por esta razón y por deuda de alquiler. Uno de ellos no podía salir del aeropuerto de Roma, donde ya había habido incidentes con los pasajeros anclados un mes.

El Estado se vio obligado a aportar otros \$ 57 millones para pagar repuestos, combustibles y alquileres para evitar que otros cinco aviones queden en tierra. El primer desembolso será de 16 millones de pesos.

FLOTA DE AERONAVES SERVICIOS REGULARES

	Aerolíneas Argentinas S.A.	Aerovip S.A. (*)	Cielos del sur (Austral)	LADE Líneas Aéreas del Estado	LAN Argentina	SOL S.A. Líneas Aéreas	Total p tipo de aerona
AIRBUS 310	2	-	-	-	-	-	2
AIRBUS 320-200	-	-	-	-	5	-	5
AIRBUS 340-200	4	-	-	-	-	-	4
BOEING 737-200	19	-	5	-	4	-	28
BOEING 737-300	1	-	-	-	-	-	1
BOEING 737-500	11	-	-	-	-	-	11
BOEING 747-200	3	-	-	-	-	-	3
BOEING 747-400	3	-	-	-	-	-	3
BOEING 767-300	-	-	-	-	2	-	2
FOKKER F27	-	-	-	2	-	-	2
FOKKER F28	-	-	-	2	-	-	2
JETSTREAM 3201	-	2	-	-	-	-	2
LOCKHEED ASC - C-130	-	-	-	4	-	-	4
MC DONNELL DOUGLAS MD 81	-	-	2	-	-	-	2
MC DONNELL DOUGLAS MD 83	-	-	15	-	-	-	15
MC DONNELL DOUGLAS MD 88	-	-	4	-	-	-	4
SAAB 340	-	-	-	-	-	2	2
TWIN OTTER DHC-6	-	-	-	4	-	-	4
Total por empresa	43	2	26	12	11	2	

Aerolíneas sí, Austral no se sabe, Austral es rentable, menos conflictiva y tiene aviones en mejor estado. La división es factible porque las firmas están en sociedades distintas. Austral controla el 80 % del mercado de cabotaje, tiene menos cantidad de empleados (1.000 contra los 5.100 de Aerolíneas) y menos conflictivos. Lo mismo sucede con servicio de cargas Jet Pack, empresas de servicio de rampa (Aerohandling), y una agencia de turismo Optar; todas firmas que en su conjunto dejan ganancias o al menos no pierden los \$ 300 millones que deja de rojo por año la aerolínea de bandera.

Aerolíneas, Jet Pack, Aerohandling y Optar pertenecen en un 91,93 % al consorcio Interinvest. El resto del paquete se distribuye entre el Estado argentino (5,408 %) y el Programa de Propiedad Participada (PPP, con el 2,656 %), de los empleados. En Austral, Interinvest tiene el 90 % y el 10 % está en manos de la PPP.

Ahora nos encontramos con el anuncio de la estatización de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral

El gobierno nacional envió este proyecto de ley al Congreso para estatizar las líneas aéreas, absorbiendo el pasivo e inyectando capital de giro. Probablemente también le conceda avales para endeudarse en la incorporación de aviones a su flota.

El proyecto cuyo tratamiento estamos analizando en el día de la fecha no dispone alternativas, o lo apruebas o el caos.

Una compañía aérea no sólo requiere un enorme nivel de inversiones sino que en todo el mundo las aerolíneas están haciendo todo tipo de piruetas creativas para poner el avión de su negocio estable por las complicaciones que tiene el sector, básicamente con la suba del petróleo y mantenimiento.

Además, habría que agregarle el factor argentino, que no es poco, en el gobierno dicen que están dejando subir las tarifas, cuenta un conocedor del sector, pero parece chiste: se ufanan de lo que hacen desde hace un mes cuando durante cuatro años las tuvieron sin aumentos.

La nueva etapa de Aerolíneas Argentinas y Austral en manos del Estado deberá sortear una delicada interna con seis sindicatos heterogéneos, con los pilotos peleados entre sí, y el gremio de los técnicos, al mando de Ricardo Cirielli, enfrentado personalmente con el secretario de Transporte.

Lo que se negocia ahora son las acciones que se transfieran al Estado

Aerolíneas reconoció una deuda de 890 millones de dólares, pero agregó que parte del pasivo estaba respaldado por activos. Según la empresa, la deuda exigible al 30 de junio pasado es de u\$s 220 millones. El resto se divide así:

– Deudas bancarias: u\$s 112 millones, que representan un 12 % del total del pasivo, “cifra muy por

debajo del ratio normal de endeudamiento bancario argentino e internacional”.

– Por compra de aviones: 126 millones, cuyas obligaciones de pago “son a largo plazo”.

– Sobre deudas no dinerarias, dijo, en el pasivo de Aerolíneas y Austral figuran 145 millones correspondientes a obligaciones por pasajes pendientes de uso.

– En el rubro “Contingencias por juicios y otras provisiones”, el monto alcanza a los 147 millones de dólares, “obligación que no necesariamente deberá cancelarse en los próximos meses/años”.

– El pasivo, continuó, está integrado por 13 millones correspondientes a remuneraciones de mayo pasado, que fueron abonadas en los plazos legales, “incluyendo un adelanto a cuenta de futuros aumentos aun sin tener cerradas las negociaciones salariales”.

Sólo la parte exigible de ese pasivo debería considerarse en la negociación por el precio de las acciones, las pérdidas empezaron en octubre del año pasado, un 40 millones de dólares por día, que suman casi 400 millones hasta hoy, y que la facturación es de 100 millones de dólares por mes.

La acusación hacia el gobierno está sustentada en una promesa escrita que, según los españoles, Jaime no cumplió: un aumento tarifario del 36 % desde el 1° de enero. Según los números del directorio, con ese incremento, la facturación habría subido a 136 millones de dólares.

El referido cambio en las tarifas se concretó cinco meses después (18 % en mayo y 18 % en junio), durante los cuales se sucedieron huelgas del personal. Y el subsidio al combustible llegó hace un mes.

Desde octubre, según la compañía, los pilotos sólo vuelan 40 horas semanales, la mitad que en otros países. Esta conjunción de penurias, argumentan, le reportó al grupo una pérdida del 40 % de participación de mercado. El postulado es que esta caída mantuvo, pese a los incrementos tarifarios, la facturación en 100 millones de dólares.

Ese monto, según los dueños de la empresa, resultó insuficiente para afrontar los mayores costos por el alza del precio del petróleo, que se duplicó desde octubre hasta hoy (el combustible que utilizan las aeronaves, representa casi el 50 % de los costos).

Ricardo Jaime había acumulado una deuda de 6 meses en el pago del mencionado subsidio, \$ 25 millones, y Aerolíneas Argentinas solicitó el desembolso porque acababa de perder u\$s 15 millones durante el conflicto sindical de enero, y además la Secretaría de Transporte mantiene “en carpeta” el reclamo de Aerolíneas de que hay un desfase tarifario acumulado de 72 %.

El gobierno aceptó una dirección conjunta por 60 días, al firmar el acuerdo en que se “fija la transferencia del paquete accionario” de las empresas.

La base del acuerdo es realizar una transición ordenada. Habrá una dirección conjunta de la empresa durante un plazo de 60 días. Se formará un comité de dirección, con dos representantes de cada lado.

Si se llega a un acuerdo con el precio, la transferencia del 91,93 % en Aerolíneas y el 90 % en Austral, que controla Marsans a favor del Estado deberá hacerse con previa aprobación de balances y auditoría de pasivos a la hora de la redacción minuciosa del acuerdo de cesión de acciones de las dos empresas aéreas.

El secretario de Transporte, quiere enfatizar en que la falta de inversiones del grupo Marsans llevó a la quiebra a la empresa; en tanto que los españoles quieren que consten los incumplimientos del Estado a los documentos previos firmados entre las partes.

Para poder realizar la operación es clave conocer los pasivos totales de la compañía y así fijar el valor de la empresa. Para eso, el Estado fija como parte al Tribunal de Tasaciones de la Nación, el grupo Marsans designará una auditora internacional y ambas partes deberán acordar un veedor independiente como árbitro de controversias.

En caso de existir diferencias en el número final sobre el valor de las empresas, una entidad "imparcial, nacional o extranjera de prestigio internacional especializada" se ocupará de la tarea, su dictamen será final y definitivo para las partes.

El sistema de valuación se hará por descuento de flujo de fondos a futuro. Para medirlo, se tendrá en cuenta el costo del combustible y la tarifa de cabotaje.

Un punto crucial para que Aerolíneas Argentinas vuelva a ser viable financiera y económicamente es el subsidio al combustible para el transporte aéreo, anunciado por la Secretaría de Transporte pero nunca reglamentado hasta la fecha.

Una difícil encrucijada para el Estado

– Puede comprarla a Marsans.

– Usar las facultades que le permite la ley de quiebras por tratarse de un servicio público, porque de ese modo el Estado puede tomar los bienes necesarios y realizar la explotación.

– Otra alternativa que tiene el gobierno argentino está en condiciones de retomar la propiedad de Aerolíneas Argentinas "sin pagar nada" a cambio y alertando que un eventual "embargo preventivo de las acciones de Air Comet (de Marsans) en Aerolíneas" podría frustrar la estatización, de prosperar la causa judicial en España, con una querrela contra el grupo Marsans en España por un supuesto fraude de u\$s 300 millones, además de las causas pendientes en la Argentina.

En conclusión, el gobierno tiene elementos más que suficientes para hacerse de Aerolíneas no solamente no asumiendo la deuda de u\$s 890 millo-

nes sino sin tener que pagar por unas acciones que valen poco y nada.

Ahora será el Estado nacional el árbitro del conflicto y quien deberá dirimir límites de los derechos y volúmenes de las obligaciones.

Llegamos a esta altura sin conocerse casi nada de las empresas, como ser:

1. Situación actual de Aerolíneas Argentinas y Austral, en materia operativa:

– Cantidad y tipo de aviones propios o disponibles en carácter de *leasing*, en servicio, y fuera de servicio, tanto en servicios de cabotaje e internacional.

– Cantidad de personal de planta discriminados por áreas de operación en cada empresa.

– Cantidad de pasajeros transportados anuales, discriminados por servicios de cabotaje e internacionales, de ambas empresas.

– Relación de los parámetros que determina la cantidad de empleados afectados por unidades de aviones en sus distintos modelos.

2. Situación actual de Aerolíneas Argentinas y Austral, en materia económica-financiera:

– Activos clasificados y montos a que ascienden cada uno.

– Pasivos, discriminados por deudas bancarias, obligaciones de pago a corto y mediano plazo, alquiler de aviones, deudas no dinerarias y provisiones en materia judiciales y otras.

– Montos del pasivo exigibles en el corto plazo y mediano plazo.

– Composición de la ecuación económica de ambas empresas

– Montos que insumen los haberes en materia de personal de planta y montos que se abonan a empresas contratistas por prestaciones de servicios, detallando porcentaje en la estructura de costos.

– Montos que insumen la utilización en concepto de combustibles para los servicios aéreos, detallando porcentaje en la estructura de costos en cada empresa.

– Montos que insumen las tareas de mantenimiento de sus equipos aéreos, que realice la propia empresa o por contratos con terceros, detallando porcentaje en la estructura de costos.

– No hemos tenido a la vista los balances de las empresas Aerolíneas y Austral, correspondientes a los años 2002, 2003, 2004, 2005, 2006 y 2007, con sus respectivos informes de auditoría y los dictámenes de la Secretaría de Transporte.

– Situación de Aerolíneas en la convocatoria de acreedores que lleva judicialmente.

3. Sobre la situación futura de las empresa Aerolíneas y Austral, en materia operativa:

– Cantidad de acciones que posee el Estado en la actualidad, en Aerolíneas Argentinas, además del

cinco por ciento (5 %) recuperado, y si se concretó el incremento hasta el veinte por ciento (20 %) acordado en junio de 2006, y los montos pagados en calidad de la adquisición de esas acciones o en su caso fueron compensados por deudas de la empresa al Estado.

– Si existe un plan de traspaso de acciones a capitales privados, y que porcentaje abarcaría la misma, en este caso cual será el papel del Estado al mantener acciones en las empresas, respecto al gerenciamiento y gestión futura de ambas empresas.

– Si el traspaso de acciones a capitales privados se realizará para ambas empresas en forma conjunta o se hará individualmente concretando la separación de Aerolíneas Argentinas y de Austral.

– Si el Estado absorberá el pasivo declarado o el que se defina cuando se entregue la documentación respectiva por los accionistas actuales y además inyectará capital de giro, además de los montos anticipados hasta la fecha.

– Si también concederá avales para las deudas a comprometerse con la compra de aviones para incrementar su flota.

– Previsiones que tiene el Estado argentino sobre la crítica situación actual de la empresa Aerolíneas, con un futuro incierto.

– Si existe un plan estratégico ha elaborado para la operatividad a su cargo, a efectos de lograr una empresa dinámica y rentable, y la inclusión de un programa de inversiones.

– Si mantendrá la separación de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral o serán unificadas. En caso de mantenerlas individuales está prevista la venta de Austral.

– Si el Estado mantendrá el sistema de subsidios, que le permita ser viable financiera y económicamente.

– Si el Estado mantendrá la actual estructura tan variada sindical, y si está prevista una reestructuración del sistema, para optimizar la prestación de servicios aerocomerciales, manteniendo el Programa de Propiedad Participada (PPP).

– Si el Estado está en conocimiento de un hecho ilícito realizado por la empresa Aerolíneas, respecto a una denuncia de dos millonarias extracciones *cash*, con destino incierto, realizadas una en agosto de 4,5 millones de pesos y la otra en octubre de 2006, de 1,2 millón de dólares. Ambos montos representan cifras inusuales para un movimiento en billetes contantes y sonantes en cualquier empresa. También para Aerolíneas, que normalmente realiza todos sus movimientos financieros a través del sistema bancario y no en bolsas con plata. La empresa asegura que todo el dinero reingresó tiempo después al sistema financiero a través de depósitos bancarios.

Por lo expresado más arriba, ahora podemos realizar otras consideraciones sobre la operatoria de rescate.

Síntesis sobre Aerolíneas Argentinas y Austral

Empresas estatales, privatizada, vuelta a vender, regreso al Estado, que han provocado innumerables pérdidas en perjuicio del Estado nacional, que tuvo que afrontar todo tipo de situaciones de crisis, pero siempre con aportes de capitales para cubrir vaciamientos reiterados como consecuencia de ineficientes gestiones, que se esfumaban en un agujero negro.

Venimos desde el año 1990, ola privatizadora, con la amenaza de apertura de cielos que se vislumbraba en el mundo y las presiones que ello implicaba.

El proyecto de ley que presentó el gobierno nacional para “recuperar” Aerolíneas Argentinas es tramposo por donde se lo mire, aunque fue modificado, igualmente mantiene la vigencia del acta acuerdo firmada entre la Secretaría de Transporte en representación del Estado, sin tener atribuciones para ello, aún con la ratificación posterior del ministro de Planificación. Además, el artículo 3º restringe el papel del Congreso sólo a aprobar el precio de compra, si bien la Comisión Bicameral de Reforma y Seguimiento de las Privatizaciones tendrá intervención, con la amplia mayoría que tienen sus integrantes, ocho diputados y senadores oficialistas contra cuatro de la oposición, podemos adelantar el resultado de dicha intervención.

En sus fundamentos, el proyecto oficial reconoce el fracaso de la privatización menemista, y describe las sucesivas maniobras de los grupos empresariales y de Marsans.

Si bien omite que sus funcionarios avalaron balances truchos, critica al “Estado ausente”. Pero, a renglón seguido, nos propone esta engañosa transición donde el Estado sólo dice “presente” para poner en valor la empresa... y luego volver a mantener otra empresa deficitaria por naturaleza.

Además de los considerandos del proyecto, donde el propio Poder Ejecutivo reconoce todas las irregularidades concretadas por las empresas privadas (sin antecedentes y caso único en las técnicas legislativas), ratificadas también por el secretario de Transportes la desarrolló en el plenario de las comisiones de la Cámara de Diputados, de esta manera se autoincriminó porque era él el que debía ejercer el control, sin movérselo un pelo y lo peor es que ni siquiera se atreve a renunciar, a pesar de haber conformado incumplimiento de deberes y obligaciones como funcionario público, cabiendo todas las generales de la ley, sin embargo, no asume los fracasos personales y se presenta en el Legislativo como si fuesen temas de otros ámbitos del Estado, no de los que específicamente le competen.

Y, básicamente, hasta ahora Jaime no explicó cuál es la política aerocomercial, ni tampoco ha explicado porqué el Estado nacional precisa de cuatro empresas de aviación: Aerolíneas Argentinas y Austral, Líneas Aéreas Federales (LAFSA) y Líneas Aéreas del Estado (LADE).

El Estado a través de su secretario de Transporte, Ricardo Jaime, ha sido cómplice de todo lo que ocurrió en Aerolíneas, no ha brindado aún una autocrítica sobre su gestión, que resulta más que cuestionable. En verdad su desempeño es lamentable, es el peor secretario de Transporte de la Nación que se recuerde en la historia contemporánea argentina, no por nada ha sido el funcionario más denunciado.

De las narcovalijas al descontrol de subsidios millonarios. Las valijas con droga de Southern Winds que desataron un escándalo en 2005 tanto en España como en la Argentina, llegaron hasta Jaime porque el funcionario le otorgaba por año 6 millones de pesos en subsidios, dispone a discreción de dinero para repartir entre los trenes, los subtes, el transporte y la aeronavegación. El año pasado fueron 3.500 millones de pesos. Este año, la partida ejecutada ya alcanza dicha suma.

Cuando Aerolíneas fue privatizada, contaba con 69 aviones. Hoy sólo dicen le quedan 29, de los cuales apenas dos son propios. Se incumplieron inversiones. Se cerraron destinos. ¿Y el Estado dónde estaba?

– El Estado, cuenta con dos empresas, una fantasma, LAFSA, con personal y sin aviones, que sigue costando dinero al Tesoro pero nunca voló. Y la otra LADE, con una vieja flota donde vuelan pocos aviones.

– ¿Cómo explicarle a la ciudadanía cómo fue posible que aceptara los balances fraudulentos presentados por Marsans en estos años y que fueron antes cuestionados porque ocultaban el quebranto?

– ¿Por qué el Congreso debería convertirse en cómplice del proyecto de convertir a los incontrolables sindicatos en administradores de Aerolíneas Argentinas y Austral?

– Jaime insiste en que no se puede “permitir que 9.000 puestos de trabajo queden en la calle”. Con un argumento similar, en 2003 y 2004, Jaime alentó la creación de una ridícula aerolínea de bandera nacional que nunca voló, pero pagó una abultada nómina salarial durante años, absorbiendo personal de empresas desaparecidas, además del plantel propio.

– ¿Quién dijo que la misión de los contribuyentes es financiar a los empleados de las compañías aerocomerciales que se funden? ¿Quién dijo que Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas precisa de 9.000 empleos?

– ¿Qué estarían dispuestos a hacer los trabajadores de Aerolíneas Argentinas y Austral, a cambio de que los contribuyentes vuelvan a ayudarlos? Por ejemplo, podrían por lógica que existir un único o a lo sumo dos sindicatos. Es inviable una empresa con 6 sindicatos involucrados como es el caso de Aerolíneas.

– Hacen falta u\$s 750 millones para normalizar Aerolíneas. Esa suma se repartiría entre deuda fi-

nanciera exigible (u\$s 260 millones), déficit operativo hasta marzo de 2009 (u\$s 315 millones), renovación de flota (u\$s 70 millones) y subsidio al combustible (u\$s 105 millones).

– El plan de corto plazo consiste en recuperar al menos de 7 de los aviones que están en tierra, hasta lograr una flota de 40 aviones en estado operativo. La reparación de los otros 27 aviones requeriría no menos de 70 millones de dólares adicionales, según las dos fuentes consultadas. Quince de los aviones que están en tierra son directamente irrecuperables.

– El secretario de Transporte, que fue director estatal de la empresa por menos del año 2006 y sólo asistió a una reunión de directorio, para aprobar el balance, hasta sus predecesores, que no se inmudaron cuando la empresa perdió \$ 426,1 millones en 2007, \$ 98,8 millones en 2006 y \$ 444,7 millones en 2005. O dejaron que los pasivos concursales y postconcursoales pasaran de \$ 1.740 millones en mayo de 2003 a \$ 3.128 millones a junio de 2008.

– Argentinas-Austral, la empresa perdió \$ 656 millones en el primer semestre, más que la pérdida total del año pasado de \$ 426 millones. Entre mayo 2003 y junio 2008, los pasivos concursales y postconcursoales de las compañías se duplicaron.

– La deuda acumulada por Marsans asciende a u\$s 890 millones (u\$s 740 millones de Aerolíneas y u\$s 150,6 millones de Austral). Los principales acreedores son Procva, locador de aviones (\$ 263 millones), el Banco Nación (\$ 258,9 millones), Airbus (\$ 101 millones), la AFIP (\$ 78 millones).

– Los peores balances se registraron en abril (– \$ 149 millones) y mayo (– \$ 167,9 millones), justo los dos meses en los que se autorizaron dos subas de pasajes de cabotaje de 18 por ciento.

– El precio internacional del barril del petróleo pasó de 90 dólares a más de 130 dólares. Los costos operativos pasaron de \$ 1.913 millones en 2003 a \$ 4.066 millones en 2007.

– En los primeros seis meses de este año, la participación de ventas en cabotaje cayó de 82 a 76 por ciento. Y en el rubro que más ganancias le deja a Aerolíneas, porque las tarifas son en dólares y desreguladas, la baja es aun mayor. Su porcentaje en el mercado internacional cayó del 13 a 4 % tan sólo en el primer semestre. Los conflictos gremiales, el abandono de la empresa y la tensión Marsans-Gobierno son las razones de esta situación.

– Según el informe de Transporte, Aerolíneas y Austral cuentan con 35 aviones operativos y apuntan a contar con 40 para diciembre. Jaime informó que planea alquilar seis aviones que aportaría la brasileña Embraer. A esto se sumará una inversión de 40 millones de dólares para repuestos y reparaciones.

– La industria pasa por una inusual crisis de costes crecientes y caída de la demanda. Incluso con

el 44 % de la factura de combustible asegurada a precios determinados, las pérdidas este año podrían alcanzar los u\$s 6.100 millones. Y la situación será ciertamente más dura el año próximo, cuando los contratos definitivos venzan, según el presidente de IATA, Giovanni Bisignani.

– Las aerolíneas acusarán a Jaime en el Congreso de llevar el sector a la quiebra, presentarán fuertes críticas al marco regulatorio que consideran “obsoleto y único en el mundo”, y a medidas que no fueron implementadas por la actual gestión que conduce Jaime.

– Harán hincapié en el decreto 1.012 del año 2006, que declaraba la emergencia del sector aerocomercial y, entre otras cosas, incluía exenciones del IVA al combustible, a repuestos, al mantenimiento realizado en el exterior, a la adquisición de aviones por *leasing* y a la contratación de seguros aeronáuticos.

– El Estado, además de su rol de control, fue partícipe activo de la administración de la empresa mientras todas esas maniobras que se mencionaron tuvieron lugar. Los representantes del Estado en el directorio deberían haber denunciado en su momento el vaciamiento del que ahora hablan.

– Los voceros de las empresas opinaron que de haberse aplicado las disposiciones de esa norma “se hubiera evitado que la industria aérea en el país genere pérdidas y lleve a Aerolíneas Argentinas a la situación terminal que se encuentra”. Hubiera implicado ahorros por u\$s 50 millones para la industria por año.

Las promesas incumplidas por el Estado se extendieron durante los años

– “En agosto de 2006 por decreto 1.012/06 el gobierno autoriza un incremento tarifario en el mercado doméstico por un total de un 20 %, concretándose un 10 % en agosto y el restante 10 % en septiembre de ese año.”

– “Asimismo, se ratifica la necesidad de medidas establecidas en el decreto 1.654/02, tales como la exención de IVA para el combustible, alquiler de aeronaves y seguros, disponer del saldo técnico como de libre disponibilidad, otorgar un subsidio de combustible (éste se concreta a partir de octubre de 2006 y representa entre un 2 % y un 4 % sobre el consumo de combustible de cabotaje, lo cual resultó insignificante).” “Con excepción de esta última, las restantes siguen sin concretarse.”

Sindicatos. Siempre según el paper del grupo español, Aerolíneas Argentinas y Austral “fueron víctimas de acciones desestabilizantes basadas en tres pilares que se fueron cristalizando principalmente con las diferentes medidas de fuerza generadas por la conducción del gremio de pilotos (APLA) y la no implementación de las medidas establecidas en el decreto 1.654 del año 2002, así como también las distintas acciones de los organismos de regulación como la DNA, que retrasaba y ponía barreras al mo-

mento de aprobar la entrada de aeronaves y la no aprobación de los balances de los años 2004 y 2005” por parte del gobierno. El papel de los sindicatos fue resumido así:

Durante los meses de abril a octubre de 2005 se producen huelgas varias y multitud de acciones gremiales, llevadas a cabo por el gremio de mecánicos de mantenimiento APTA, que imposibilitan durante ese período la operación normal de la compañía.

En noviembre de 2005 se produce la primera huelga significativa de 9 días (24 de noviembre al 3 de diciembre) llevada adelante por la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA).

En abril de 2006, con la salida, a petición del gobierno, de la gerencia general (Antonio) Mata, se restablece la normalidad laboral y comienza una corta época pacífica. La realidad es que durante la gerencia a cargo de Esteban Maccari la empresa cede en la práctica la gestión y el control operacional de la compañía al gremio APLA durante esta época.

En junio de 2006, tras un conflicto gremial de APLA, un grupo de pilotos decide volar y quedan “marcados”, por lo que son desprogramados para volar regularmente (carneros).

En marzo de 2007 se comenzó un programa de desvinculación de mutuo acuerdo con un grupo de pilotos (carneros), comandantes y copilotos que habían efectuado vuelos durante la huelga, lo que significó una erogación, reflejada como pérdida en los estados contables de 2007 por aproximadamente u\$s 7 millones.

Deudas. Marsans asegura que los aumentos de costos comprometieron a la compañía. Entre 2000 y 2007, el gasto en combustible se incrementó 345 por ciento. Las remuneraciones aumentaron 145 por ciento. La tarifa media global aumentó 255 por ciento.

Conclusión: conflicto en puerta y posible demanda al Estado.

Análisis legal

La encrucijada para el Estado. Puede comprarla a Marsans o usar las facultades que le permite la ley de quiebras por tratarse de un servicio público, porque de ese modo el Estado puede tomar los bienes necesarios y realizar la explotación de los servicios aéreos. También puede expropiarla.

Desde el punto de vista del derecho, una reestatización es una medida política por la cual una empresa que se encuentra bajo la gestión y propiedad privada vuelve a manos del Estado, que originariamente había sido su dueño.

Hay varias formas de instrumentar una reestatización

– La expropiación, con ley formal previa de declaración de utilidad pública e indemnización también previa; como variante aplicando la ley 21.499. Es decir, declararla de utilidad pública “para la sa-

tisfacción del bien común”, expropiarla e incluso, como lo permite el inciso *a*) del artículo 51 de dicha ley, no pagarle ninguna indemnización al grupo español que la vació con la complicidad de los sucesivos gobiernos locales.

– La adquisición de acciones por parte del Estado; la compra de los activos de la compañía (aviones y rutas aéreas, entre otras, en cuyo caso se deberá constituir una nueva empresa, quedando la otra como residual.

– Aerolíneas Argentinas no es una concesión, o sea, un contrato que el Estado deba rescindir o, rescindido, volver a concesionar. Es una empresa privada que tiene la concesión de ciertas rutas aéreas (servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo), como tiene toda otra línea aérea.

– Aerolíneas está en concurso, entonces el Estado podría presentarse en él a comprarla una vez vencido el plazo de exclusividad que la empresa tiene para alcanzar las mayorías necesarias para evitar la quiebra. En el marco de ese procedimiento, denominado *cramdown*, el Estado deberá presentar una propuesta a los acreedores. Si obtiene su conformidad y la correspondiente homologación judicial, podría adquirir la empresa.

¿Debemos retomar Aerolíneas o crear una nueva empresa, esta vez pública, retomando sus rutas y excelente personal? ¿Aún cuando la mayoría de los países se desprenden de sus líneas nacionales por ser deficitarias? Una Aerolíneas estatal será una rareza: en el mundo no quedan aéreas en manos del Estado.

La diferencia es que Aerolíneas tiene la gran mayoría de las rutas aéreas de cabotaje. Si se observan incumplimientos en la cobertura de estas rutas, el Estado podría quitárselas, respetando el ordenamiento vigente (necesidad de un previo sumario administrativo, donde la empresa pueda ejercer una debida defensa), dejando a la compañía sin la posibilidad de volar. Eso es lo que se dio en 2005 con la empresa LAPA, a quien la Secretaría de Transportes le declaró la caducidad de todas las autorizaciones que tenía.

Ahora tenemos otro hecho consumado de gravedad y sobre el cual pretende el gobierno que el Congreso lo ratifique, veamos, el gobierno le transfirió partidas a Marsans \$ 262 millones, distribuidas en seis pagos entre el 11 de julio y el 1º de agosto, por medio de reasignaciones presupuestarias en detrimento del Programa de Asistencia Financiera a las Provincias (PAF).

Gracias a los polémicos superpoderes el jefe de Gabinete, Sergio Massa, firmó la decisión administrativa número 11. Allí figuran reasignaciones por un total de 475,2 millones de pesos y con el objetivo de afrontar el déficit operativo de Aerolíneas Argentinas y Austral, el gobierno destinó a la compañía, controlada hasta ahora por el grupo español Marsans, una partida de 295,2 millones de pesos

que originalmente estaba consignada para planes de obras públicas, construcción de viviendas y urbanización de villas miseria.

Es decir, a la fecha de esta sesión en el Congreso, el Estado aportó casi 500 millones de pesos.

Esto es grave y constituye una trasgresión siendo el grupo Marsans todavía operadora privada de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral, y además abusando de los superpoderes para reasignar partidas presupuestarias a discreción en detrimento de programas específicos previstos en el presupuesto nacional, y se asiste económicamente y sin control a una empresa extranjera privada sino que, además, dando por consumado un hecho que no ha sido legalmente autorizado por el Congreso Nacional.

El gobierno emitió la decisión administrativa 310, que asignó a Aerolíneas y Austral una partida de 50 millones de pesos. Luego, el 11 de julio, el Tesoro depositó en una cuenta especial creada para Aerolíneas otros \$ 54 millones. Esos dos desembolsos, por un total de 104 millones de pesos. El Tesoro hizo varios depósitos adicionales en esa cuenta de Aerolíneas, por un total de 57 millones de pesos. El 1º de agosto el Tesoro habría aportado otros 90 millones de pesos en la misma cuenta número 1.582 de Aerolíneas. Además hubo otros desembolsos por un total de 295.200 pesos, a través de la decisión administrativa 11 de la Jefatura de Gabinete.

¿Todo este dinero a cuenta de qué? Según el artículo 9º es como aporte de capital (sic). Se da como aprobado el proyecto todo por aceptado y consumado. El Estado fantasea con recuperar Aerolíneas sin pagar un centavo, pero ya puso un montón.

Reseña

1991. El gobierno de Menem privatiza la empresa. La española Iberia se queda con el 85 por ciento, el Estado con el 5 % y el personal con el 10 %. La aerolínea comienza a endeudarse y liquidar sus activos, empezó el vaciamiento, y uno de los que estuvo en ese proceso es el actual embajador argentino en España, Carlos Bettini, como embajador en España, además de socio del *lobysta* Felipe González.

Se constituyó Interinvest, la sociedad dueña de Aerolíneas Argentinas, en la época de Menem para que Iberia fuera el accionista de Aerolíneas Argentinas. 1994. Iberia, al borde de la quiebra, pasa a control de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), la sociedad del Estado español que agrupó a las empresas públicas. Intenta fallidamente reprivatizarla varias veces.

Durante los cuatro años que la SEPI administró Aerolíneas luego de recibirla de Iberia, no paró de perder dinero, ¿qué le decía a la SEPI al ver que Aerolíneas Argentinas pasaba tan rápidamente del déficit al equilibrio y superávit. La SEPI perdió 500

millones de dólares con Aerolíneas en 2001? Anteriormente había perdido también 500 millones cada año 2001. En junio, Aerolíneas entra en convocatoria de acreedores. En octubre, la SEPI le cede a Marsans el 92,1 % de las acciones por el valor simbólico de un dólar. Venía con una pérdida de 1.900 millones de dólares.

SEPI se comprometió a aportarles 800 millones de dólares: 300 millones para cancelar deudas de Aerolíneas con empresas españolas, como Bilbao Bizcaya, Repsol YPF, 2002. Marsans recibe 300 millones de dólares de la SEPI para levantar la convocatoria. Pero subroga los créditos, sólo paga el 40 % y se queda con 114 millones para los gastos corrientes. Los otros 500 millones eran para financiar las pérdidas durante un tiempo más.

El acuerdo que habían tenido con la SEPI en su momento, en el año 2001, para hacerse cargo de Aerolíneas, y para lo cual este organismo había dado 800 millones de dólares, para reflotar Aerolíneas, y que acá nadie los vio. El Consejo de Ministros de España tomó esa decisión. Los 300 millones eran para cancelar deudas de todo el grupo, no solamente de Aerolíneas Argentinas, sino también de Austral, y de Interinvest, la sociedad que era dueña de Aerolíneas y que fue la que traspasó la SEPI. Eran dineros con nombre y apellido, para los bancos, para Repsol, para determinadas compañías. Si no se utilizaban para ese concepto, se tenía que devolver el dinero a la SEPI. Por eso hay juicios en España por malversación de fondos públicos.

Alrededor de 175 millones eran las pérdidas que había producido Aerolíneas Argentinas en los meses que fueron desde el último balance de junio de 2001 y la fecha de la transmisión. Ese dinero se debía a los proveedores porque no hay que olvidar que el concurso de acreedores de Aerolíneas Argentinas fue en mayo de 2001. Las deudas que se generaron después había que pagarlas inmediatamente.

En 2001, la compañía vendía 400 millones de pesos/dólares.

Marsans compraron Aerolíneas Argentinas y Austral, por un dólar más la recepción de 800 millones de dólares, para levantarlas. Compran Interinvest tal y como la dejó la SEPI.

En el primer balance aparecieron en el pasivo de Aerolíneas Argentinas, 87 millones de dólares, de gastos de instalación, lo que todos decían que era la comisión que se había pagado en el Ministerio de Obras Públicas.

En un determinado momento, para que firmaran los balances, los españoles le devuelven al Estado argentino el cinco por ciento de Aerolíneas, –se lo regalan–, diciendo que fue una cesión no onerosa, una donación.

El Estado argentino y los dueños de Aerolíneas acordaron en junio de 2006 ampliar la toma del 5 % al 20 %, y desde entonces no se han puesto de acuerdo con el precio. Es muy posible que se haya

deteriorado en el tiempo el precio para que ahora esa toma de esa participación sea menor que en julio de 2006. Se recuperó la posibilidad de tener dos directores y un síndico en Aerolíneas, opinó Jaime y también señaló que “se recuperó el poder de veto en cuanto a temas estratégicos, que el Estado había perdido”.

El director por parte del Estado en el 2006 fue el secretario de Transporte, Ricardo Jaime, y en el 2007 fue el sindicalista de Aerolíneas Argentinas, Ariel Basteiro, hasta que asumió como diputado nacional el 10 de diciembre.

Aerolíneas tiene 320 empleados por avión cuando lo máximo para una compañía rentable es 80.

2004. El subsecretario de Política Aero comercial, Ricardo Cirielli, impugna los balances de la empresa. El gobierno aprueba finalmente los balances de 2002, 2003 y 2004.

2007. Marsans realiza una compra a Airbus de 61 aeronaves. Pero supedita la incorporación a Aerolíneas de los aviones a la firma de una “paz social” con los gremios, que negocia infructuosamente.

Cuando Antonio Mata se retira de Aerolíneas Argentinas y vende su 30 % a sus socios, su parte estaba valuada en alrededor de 100 millones de dólares, vende a sus socios no el 30 % de Aerolíneas Argentinas sino el 30 % de Air Comet, la dueña de Interinvest que, a la vez, es la dueña de Aerolíneas.

Aerolíneas reconoció una deuda de 890 millones de dólares, pero agregó que parte del pasivo estaba respaldado por activos. Según la empresa, la deuda exigible al 30 de junio pasado es de u\$s 220 millones. El resto se divide así:

– Deudas bancarias: u\$s 112 millones, que representan un 12 % del total del pasivo, “cifra muy por debajo del ratio normal de endeudamiento bancario argentino e internacional”.

– Por compra de aviones: 126 millones, cuyas obligaciones de pago “son a largo plazo”.

– Sobre deudas no dinerarias, dijo, en el pasivo de Aerolíneas y Austral figuran 145 millones correspondientes a obligaciones por pasajes pendientes de uso.

– En el rubro “Contingencias por juicios y otras previsiones”, el monto alcanza a los 147 millones de dólares, “obligación que no necesariamente deberá cancelarse en los próximos meses/años”.

– El pasivo, continuó, está integrado por 13 millones correspondientes a remuneraciones de mayo pasado, que fueron abonadas en los plazos legales, “incluyendo un adelanto a cuenta de futuros aumentos aun sin tener cerradas las negociaciones salariales”.

Sólo la parte exigible de ese pasivo debería considerarse en la negociación por el precio de las acciones, las pérdidas empezaron en octubre del año pasado, un millón de dólares por día, que suman 260 millones hasta hoy, y que la facturación es de 100 millones de dólares por mes.

Un documento reservado que circula por el propio directorio de Aerolíneas Argentinas, sostiene que el pasivo exigible a la firma es de 240 millones de dólares, cifra que se contradice con los 890 millones de dólares denunciados por el secretario de Transporte, Ricardo Jaime, ante el juzgado de Jorge Sicoli, que tiene a su cargo el concurso preventivo de la compañía, como elemento determinante para decidir o no la intervención.

Unos u\$s 481 millones de dólares adjudicados a la deuda exigible han sido calculados con “motivaciones políticas”, pues “126 millones corresponden a la compra de aeronaves, u\$s 147 millones son provisiones, u\$s 145 millones son pasajes vendidos sin utilización, u\$s 49 millones son deudas vinculadas y 14 millones pertenecen a la deuda concursal con el Banco Banesto”.

Según esa información, el pasivo de la empresa al 7 de julio es de u\$s 740.004.205. De ese monto, u\$s 186,5 millones son “exigibles” en el corto plazo, en un período de no más de tres meses, según consta en la causa radicada en el Juzgado Comercial N° 15 de Jorge Sicoli. Los principales acreedores son Nación Fideicomisos (\$ 231 millones), las firmas de alquiler de aviones (Sky Holding, International Leace), la AFIP (\$ 31,6 millones) y petroleras como YPF, y Petrobras, entre otros.

Hasta julio, Aerolíneas acumula una pérdida de 230 millones de dólares. Se estima que para el segundo semestre un resultado negativo de u\$s 190 millones. El monto previsto de ingresos de Aerolíneas es de u\$s 1.085 millones, por encima de los u\$s 976 millones del año pasado.

Una presentación de la Asociación del Personal Técnico Aeronáutico (APTA), conducido por Ricardo Cirielli, que pidió investigar tanto el comportamiento de los ministerios de Planificación Federal y de Economía como el del grupo Marsans. APTA pide que se investiguen causas por presunta malversación de fondos de los accionistas y que se explique por qué el gobierno impugnó los balances de 2002, 2003 y 2004 y, en cambio, aprobó los de 2005 y 2006.

De 57 aviones que tiene Aerolíneas operan 21, por falta de pago, YPF y Esso decidieron dejar de venderle combustible. Otros cuatro aviones quedaron varados por esta razón y por deuda de alquiler. Uno de ellos no podía salir de un aeropuerto con mucha vidriera internacional, el de Roma, donde ya había habido incidentes con los pasajeros anclados un mes. En la página web de la Subsecretaría Aerocomercial figuran en total 43 aviones, no hay un solo dato que concuerde.

Austral controla el 80 % del mercado de cabotaje, tiene menos cantidad de empleados (1.000 contra los 8.100 de Aerolíneas) y menos conflictivos, 273 pilotos y una flota de 22 aviones MD de los años 80, 81, 83 y 88. En la página web de la Subsecretaría Aerocomercial figuran 26 aviones en total.

Austral además tiene las empresas de servicio de rampa (Aerohandling), servicio de cargas (Jet Pack)

y una agencia de turismo (Optar). El panorama de Austral es menos problemático. Según los documentos judiciales, debe u\$s 150.679.917, con un balance que comenzó a ser deficitario recién en 2007.

Aerolíneas, Jet Pack, Aerohandling y Optar pertenecen en un 91,93 % al consorcio Interinvest. El resto del paquete se distribuye entre el Estado argentino (5,408 %) y el Programa de Propiedad Participada (PPP, con el 2,656 %), de los empleados. En Austral, Interinvest tiene el 90 % y el 10 % está en manos de la PPP.

Es necesario conocer si en todo este operativo Marsans se queda con Austral o está metido en el paquete global. Los españoles pueden mantener estos activos ya que operan bajo sociedades distintas.

Las disputas sindicales serán el centro de la política aerocomercial que viene. Hasta ahora lo sufrió Marsans, pero ahora será el Estado nacional que tenga que lidiar con caprichos, corruptelas, ambiciones desmedidas y falta de compromiso con los usuarios del servicio.

Por si fuera poco Aerolíneas Argentinas perdió su lugar en Amadeus, uno de los sistemas más grandes del mundo de reserva de pasajes, por falta de pago, y que el Estado tuvo que cubrir para restituir el servicio internacional de reservas. Ante el no pago de Aerolíneas, directamente había bajado a la empresa de su red de reservas, presente en agencias de turismo de 192 países. Entre los \$ 107 millones que el Estado destinó para la compañía en los últimos días, una parte fue destinada para cancelar esta deuda, que no pudo ser precisada.

Vale recordar que las pérdidas informadas durante la gestión de Iberia entre 1990 y 1997 llegaron a los u\$s 952 millones, que mientras el gerenciamiento estuvo a cargo de American Airlines, entre 1998 y 1999 Aerolíneas sumó a sus pasivos u\$s 334 millones y que cuando la SEPI se hizo cargo entre 2000 y 2001, tuvo un rojo de u\$s 872 millones.

También nos encontramos con otro laberinto

Un documento reservado que circula por el propio directorio de Aerolíneas Argentinas, sostiene que el pasivo exigible a la firma es de 240 millones de dólares, cifra que se contradice con los 890 millones de dólares denunciados por el secretario de Transporte, ante el juzgado de Jorge Sicoli, que tiene a su cargo el concurso preventivo de la compañía, como elemento determinante para decidir o no la intervención.

Hay unos 481 millones de dólares adjudicados a la deuda exigible han sido calculados con “motivaciones políticas”, pues “126 millones corresponden a la compra de aeronaves, 147 millones son provisiones, 145 millones son pasajes vendidos sin utilización, 49 millones son deudas vinculadas y 14 millones pertenecen a la deuda concursal con el Banco Banesto”.

De acuerdo con el documento que circuló por estos días entre los ejecutivos de la firma, la deuda total exigible sería unos u\$s 650 millones

La deuda de Aerolíneas es de u\$s 740 millones y pierde u\$s 30 millones por mes.

Según información, el pasivo de la empresa al 7 de julio es de u\$s 740.004.205. De ese monto, u\$s 186,5 millones son "exigibles" en el corto plazo, en un período de no más de tres meses, según consta en la causa radicada en el Juzgado Comercial N° 15 de Jorge Sícoli. Los principales acreedores son Nación Fideicomisos (\$ 231 millones), las firmas de alquiler de aviones (Sky Holding, International Leace), la AFIP (\$ 31,6 millones) y petroleras como YPF, y Petrobras, entre otros.

Hasta julio, Aerolíneas acumula una pérdida de 230 millones de dólares. Se estima que para el segundo semestre un resultado negativo de u\$s 190 millones. El monto previsto de ingresos de Aerolíneas es de u\$s 1.085 millones, por encima de los u\$s 976 millones del año pasado.

Lo más notable de todas estas cifras es que, de la deuda del concurso de acreedores, abierto en 2001, apenas quedan por pagar \$ 8,9 millones.

El Estado debiera comprobar un ilícito realizado por la empresa Aerolíneas, respecto a una denuncia de dos millonarias extracciones *cash*, con destino incierto, realizadas una en agosto de 4,5 millones de pesos y la otra en octubre de 2006, de 1,2 millón de dólares. Ambos montos representan cifras inusuales para un movimiento en billetes contantes y sonantes en cualquier empresa. También para Aerolíneas, que normalmente realiza todos sus movimientos financieros a través del sistema bancario y no en bolsas con plata. La empresa asegura que todo el dinero reingresó tiempo después al sistema financiero a través de depósitos bancarios.

En la justicia hay causas que aún esperan resolución

Causa 19.229, "Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. s/ atentado contra la seguridad de aeronaves". Investiga el accidente en Fray Bentos. Juzgado N° 2 de Jorge Ballesterero.

Causa 8.198/01, "Administración fraudulenta de Aerolíneas Argentinas". Analiza irregularidades en la privatización. Juzgado de Ballesterero.

Causa 35.926/2001, "Casero, Manuel y otros s/ defraudación". Se refiere a la administración fraudulenta de Austral, por la compra de aviones "chatarra" a Iberia. Juzgado de Instrucción N° 39 de Ernesto Botto.

Causa 1.255, "Interinvest S.A. s/ delito de acción pública". Relacionada con presuntas anomalías en la venta de Interinvest. Juzgado Federal N° 6 de Rodolfo Canicoba Corral.

Causa 3.700/96, "Aerolíneas Argentina s/ denuncia". Está archivada. Juzgado Federal N° 3 de Daniel Rafecas.

Causas 8.050/00, 11.464/99 y 1.078/95, "Aerolíneas Argentinas s/ infracción artículo 259 del Código

Penal". Se investiga la entrega de pasajes a funcionarios públicos. Juzgado de Canicoba Corral.

Causa 70.245/2002, "Mata Ramallo, Antonio y otros s/ defraudación por administración fraudulenta". Investiga el supuesto fraude por parte de Air Comet para votar en el concurso de acreedores de Aerolíneas Argentinas. Juzgado de Instrucción N° 27 de Alberto Baños.

Juzgado N° 35 de Madrid, a cargo de Gemma Gallagos. Investiga maniobras con acreedores a través de Air Comet.

ANEXO 3

Antecedentes desde la transferencia de Aerolíneas Argentinas a las sociedades españolas Air Comet-Marsans

En octubre de 2001, luego de siete meses de intensas luchas gremiales y sociales a nivel nacional, la SEPI/Estado español decide transferir Aerolíneas Argentinas y Austral en poder de dicho Estado desde su venta a Iberia en 1990, por el precio de u\$s 1, a la sociedad española Air Comet, perteneciente al grupo Marsans, elegida entre nueve empresas o grupos postulantes, cuatro de los cuales eran nacionales, y con uno de ellos, el grupo Pellegrini, participante de la selección final.

El grupo Marsans no funciona como un grupo empresario integrado sino como una galaxia de empresas, muchas de ellas en cascada, cuyos dos principales accionistas son Gonzalo Pascual Arias y Gerardo Díaz Ferrán. Al momento del traspaso de Aerolíneas Argentinas y Austral a su control, estaba infructuosamente tratando de vender sus dos principales empresas Viajes Marsans y Spanair.

El grupo Marsans decide nombrar principal ejecutivo de Aerolíneas Argentinas a Antonio Mata Ramayo, empresario turístico y hotelero, cuyo antecedente en la aeronavegación era haber comprado y vendido varias veces Oasis Airlines, a comienzos de 1997, cuando Mata crea junto con Pascual y Díaz, Air Comet S.A. En 1999, funda y preside en la Argentina la aerolínea chartera del grupo Marsans Air Plus, que cesa sus operaciones en el año 2002 despidiendo a todo su personal sin indemnización, y en octubre de 2001 se convierte en máximo responsable (presidente de su comité ejecutivo) de Aerolíneas Argentinas.

El presidente designado para la compañía, fue el doctor Pedro Fargosi, abogado especialista en derecho comercial, e íntimamente vinculado al Estado español en la privatización y administración de Aerolíneas Argentinas desde 1990.

Mediante el contrato de compra-venta la SEPI/Estado español se compromete a asumir pasivos por u\$s 300 millones, y se aportan u\$s 248 millones destinados a pagos o inversiones para la ejecución del plan industrial del comprador.

A esos compromisos de desembolsos, se le sumó en octubre de 2002, otro por u\$s 210 millones, debido a la liquidación del "Balance de Transferencia",

(pérdidas de Aerolíneas desde el cierre de su auditoría de venta al 31/7/2001, hasta el traspaso real de sus acciones a Air Comet-Marsans al 14/10/2002).

En total el Estado español, a través de la SEPI, se comprometió a aportar para sanear y reactivar a Aerolíneas Argentinas u\$s 758 millones.

La Auditoría General de la Nación concluyó respecto de esta operación de compra-venta que, “se ha omitido realizar las verificaciones previas al otorgamiento de toda concesión o autorización, así como lo correspondiente a la capacidad técnica y económica-financiera del explotador”, y agrega, “más aún cuando se trata de la Línea Aérea de Bandera y pudieron haberse comprometido los intereses públicos, los derechos de los usuarios, y las premisas básicas de seguridad del Estado nacional”.

Air Comet-Marsans adquirió los siguientes compromisos contractuales principales

1. Asumir u\$s 615 millones de la deuda histórica de nuestra línea aérea de bandera, que ascendía a u\$s 1200 millones.

2. La presencia argentina se incrementará mediante una ampliación del capital que estará abierta en un 10 % a los empleados, y otro 15 % a inversores institucionales argentinos.

3. Llevar a cabo una ampliación de capital por u\$s 50 millones, en un plazo de nueve (9) meses.

4. Conseguir el punto de equilibrio en su primer ejercicio de actividad, y alcanzar beneficios de explotación a partir del segundo año.

5. Integrar la totalidad de la plantilla de las empresas del grupo, no reducirlos en un plazo mínimo de dos años, salvo que exista acuerdo al respecto entre los gremios.

6. Recuperar en forma inmediata el nivel de operatividad existente antes de entrar en crisis Aerolíneas Argentinas.

7. Aumentar las rutas y frecuencias.

8. Prestar servicio de mantenimiento a terceros mediante la creación de un centro de asistencia técnica en la Argentina, y la posibilidad de crear otro en el exterior.

9. Aportar negocios a Aerolíneas Argentinas desde el resto de las compañías que integran el consorcio comprador.

10. Renovar y ampliar la flota con la incorporación de veintitrés (23) aviones.

Gestión Air Comet-Marsans

Incumplimientos de los compromisos contractuales

Han incumplido absolutamente en todos sus compromisos de compra, como puede fácilmente verificarse contrastando la realidad comercial, operativa, y financiera de Aerolíneas Argentinas, graves anomalías contables y financieras, con los acuerdos asumidos con la SEPI/Estado español.

Lo único que se ha cumplido hasta hoy, es que no habido reducciones masivas de personal.

Algunos apuntes

a) Se debe tener en cuenta, que en Aerolíneas los gastos totales del personal por todo concepto representan el 11 % de los gastos por todo concepto de la empresa; y de acuerdo al balance del 2002, representan un 40 % menos que en el año 2000, un 4 % de lo registrado en dicho balance como fondos provenientes de la SEPI/Estado español, y apenas el 1 % de lo que la SEPI/Estado español afirma que envió destinado a nuestra Línea Aérea de Bandera.

b) No debe omitirse tampoco considerar, que la falta de las comprometidas e indispensables inversiones en el área de técnica, tienen una inevitable incidencia negativa tanto respecto de los costos del área, como de la seguridad aérea que puedan ofrecer Aerolíneas Argentinas y Austral.

Aportes de dinero desde el Estado español (versiones y contradicciones)

A) Boletín Oficial de las Cortes Españolas N° 550, del 12 de junio de 2003

El secretario de Estado de Relaciones con las Cortes, del Ministerio de la Presidencia del Reino de España, informó al Congreso de Diputados, que la SEPI había remitido en el período comprendido entre octubre de 2001 y marzo de 2003, la cantidad de 758 millones de dólares (en tramos de 300, 248 y 210 millones de dólares.) para cancelar pasivos, desarrollar el plan industrial de Aerolíneas Argentinas, y por ajuste en el balance de transferencia:

Aportes remitidos por la SEPI/Estado español para ser destinados exclusivamente al pago de deudas y al Plan Industrial de Aerolíneas Argentinas, según consta en el Boletín Oficial de la Cortes de España N° 550, del 12/6/03

		u\$s
Pago de pasivos	15/10/2001	300.000.000
Anticipo plan industrial	15/10/2001	128.000.000
1ª Cuota plan industrial	18/ 3/2002	30.000.000
2ª Cuota plan industrial	14/ 6/2002	30.000.000
Ajuste diferencia de inventarios	4/ 9/2002	210.000.000
3ª Cuota plan industrial	16/ 9/2002	30.000.000
4ª Cuota plan entregado a industrial	1º/ 4/2003	30.000.000
Total entregado a Air Comet		758.000.000

B) *Diario de Sesiones del Congreso de Diputados N° 844, del 8 de octubre de 2003*

El presidente de la SEPI, Ignacio Ruiz Jarabo, ratifica en su comparencia ante dicho Congreso, que se habían remitido esas cantidades, y que a la fecha se habían liberado la totalidad de los fondos destinados a la operación, es decir 758 millones de dólares.

C) *Agencia EFE, información del 13/1/04*

Un miembro no revelado del gobierno de Aznar asegura que, "...la SEPI lleva un total de 608 millones de dólares aportados a la compañía Aerolíneas Argentinas desde el 15 de octubre de 2001...". "...De esta cantidad 60 millones fueron aportados en 2003 en dos pagos fraccionados de 30 millones...", "...el ente público aún tiene que liberar fondos en una cuenta bloqueada por 115 millones de dólares..."

En consecuencia: ¿Cuánto, cuándo y para qué, fueron todos esos dineros de España para Aerolíneas Argentinas? Demasiadas preguntas sin respuestas para argentinos y españoles.

Uso del dinero español por parte del grupo Marsans

Teniendo en cuenta las informaciones, suministradas por los dueños de Aerolíneas Argentinas pública y oficialmente, hemos conocido lo siguiente: han informado al gobierno argentino haber aportado por todo concepto 200 millones de dólares a diciembre de 2003, a lo que podría sumarse posibles aportes de 50 millones de dólares a Austral, las asignaciones de fondos a ambas empresas habrían sido de 250 millones de dólares, y si a ello agregamos que hay destinados 300 millones de dólares para la salida del concurso de acreedores de Aerolíneas, existen según los propios datos de Air Comet-Marsans, 208 millones de dólares sin justificar su destino, asumiendo en 758 millones de dólares lo enviado desde España.

Según el balance de Interinvest S.A. al 31/12/2001, empresa donde el Estado español deposita el envío de sus aportes, firmado por el contador Gustavo Mittelman, ésta destinó 260 millones de dólares para un préstamo a Air Comet S.A., su controlante (y propiedad de los mismos dueños); el problema, es que ese préstamo no está declarado en el balance de Air Comet S. A. del 28/2/2002.

Balance año 2002 Aerolíneas Argentinas

<i>Resultados</i>	\$	\$
Ingresos servicios prestados	1.160.893.296	
Costos de los servicios prestados	-1.182.015.738	
Margen Bruto		- 21.122.442
Gastos Comercialización	- 280.610.791	
Gastos Administrativos	- 109.018.238	
Resultados inversiones permanentes	- 2.381.180	
Resultado Operativo		-413.132.651
Resultado financiero y ajuste inflación	- 282.688.501	
<i>Pérdida Ordinaria</i>	<i>-695.821.152</i>	
Otros Ingresos/Egresos netos	21.881.667	
<i>Efecto Homologación concurso (¿?)</i>		708.076.568 (estimado)
Resultado Contabilizado	34.137.083	

Air Comet-Marsans sostiene, y espera que le crean, que Aerolíneas ganó \$ 34.137.083, a pesar que tuvo pérdidas durante el año 2002 por \$ 695.821.152, porque "estima que ahorrará" por salir de su concurso de acreedores \$ 708.076.568, el equivalente a la quita del 60 % que tendrá su deuda concursal.

Conclusión: lo único concreto y cierto en el balance del 2002 de nuestra Línea Aérea de Bandera, es su déficit por \$ 700 millones de pesos, \$ 400 millones por pérdida operativa y \$ 300 millones por pérdida ordinaria.

Plan industrial de Aerolíneas Argentinas

Según el contrato de venta de Aerolíneas Argentinas, el Estado español a través de la SEPI, se com-

prometía a aportar \$ 248 millones de dólares destinados a la ejecución por parte del comprador, de un plan industrial de reactivación en dicha compañía y en Austral. Air Comet-Marsans no cumplido.

No se creó ningún Centro de Mantenimiento en Ezeiza, el existente fue creado por el Estado nacional y ya estaba plenamente instalado cuando la empresa se privatizó en 1990. Solamente se incorporó una estructura tubular móvil para trabajar en la parte posterior de los B-747, por u\$s 160.000. Los trabajos a terceros no se incrementaron, y las tareas de mantenimiento y reparación son mayoritariamente de Aerolíneas y Austral. Se enviaron a reparar al exterior miles de unidades aeronáuticas que se podrían procesar localmente, con el consiguien-

te ahorro financiero que ello fitecaría, mayor control en la calidad de los trabajos, y seguridad en la eficiencia de la prestación del servicio empresario. Ello sucedió, porque no se incorporaron el personal técnico necesario; no se compraron repuestos; ni se realizaron las inversiones necesarias en bienes de capital.

Aerolíneas no recuperó (según su balance del 2002), los índices de productividad y rentabilidad que poseía en el año 2000, el anterior a la crisis del 2001 que virtualmente la paralizó, y al que Air Comet-Marsans se comprometió a restablecer mediante el acuerdo de compra-venta.

Tampoco se ampliaron y renovaron las flotas de Aerolíneas y Austral en veintitrés (23) aviones como exigían los compromisos contractuales de venta, con lo cual el capital de trabajo empresario es cada vez más insuficiente e inapropiado, y por su obsolescencia, mucho más costoso el mantenimiento.

Hemos leído, visto y oído innumerables cantidad de veces que Aerolíneas:

1. Invertirá más de 30 millones de dólares en la renovación y ampliación de su flota, incorporando 8 aviones B-737-300, Airbus 310/320, B-747-300.

2. Volará a nuevos y remotos destinos, como Pekín, Tokio, Moscú, Viena, Estambul, etcétera, cuando aún no hemos recuperado, Los Angeles, México, Ámsterdam o Zurich, y otros destinos internacionales que Aerolíneas cubría cuando era propiedad del Estado argentino. Hoy en Europa vuela solo a Madrid y Roma, dado que el cabotaje europeo como hemos dicho lo hace Air Plus-Comet desde Madrid.

3. Realizará vuelos a las islas Malvinas.

4. Abrirá cuatro nuevas filiales de líneas aéreas en América Latina, Paraguay, Bolivia, Chile, Uruguay, invirtiendo un total de 30 millones de dólares.

5. Compra de Varig y Pluna.

6. Cotizará en la Bolsa de Buenos Aires y Nueva York, algo imposible con las pérdidas que arrojaron y arrojan los estados contables de Aerolíneas, y que los de 1999, 2000, y 2001 fueron aprobados por los auditores externos con "abstenciones o salvedades".

7. Abrirá tres *hub* o centros de distribución en Córdoba, Bariloche y Salta, etcétera.

Estos son algunos de los ejemplos más conspicuos seleccionados en los tres años de administración de Aerolíneas Argentinas por parte de Air Comet-Marsans. Más anuncios de expansión aerocomercial y turística (¡construcción de 12 hoteles en tres años y u\$s 200 millones de inversión en Aerolíneas durante el 2004!), efectuados por el señor Mata Ramayo al presidente Néstor Kirchner en la embajada argentina en España, en enero de 2004.

A fines de mayo del 2004: la ampliación y modernización de flota de Aerolíneas Argentinas. En el mismo, se prometió la incorporación de 49 aeronaves Boeing para Aerolíneas en un lapso de 5 años,

por un monto de inversión de u\$s 557,8 millones, bajo contrato de *leasing* con las empresas Gecas, Pegasus e ILEC.

Se confundió, inversión, que significaría comprar aeronaves y aumentar el capital de trabajo empresario, con gasto, que es lo que en verdad significa un alquiler con opción de compra o *leasing*.

Tampoco que con los 34 aviones anunciados en un principio que serán dados de baja de la flota de nuestra aerolínea de bandera por las supuestas incorporaciones, Air Comet-Marsans está aún lejos de incrementar la flota de Aerolíneas Argentinas en 23 aviones en 36 meses a partir de octubre de 2001, tal cual se comprometió en el contrato de compra-venta con la SEPI/Estado español, dado que en la actualidad la empresa posee solo 42 aeronaves y al momento de ser transferida a Marsans un total de 40.

Air Comet-Marsans incorporó a lo largo de tres años (36 meses) solo tres aeronaves (dos B747-400 y un A310), con la salvedad que dos de esas nuevos aviones no fueron alquiladas por Aerolíneas Argentinas sino por Air Plus-Comet –el A310 y el último B747-400–, los cuales están realquilados a nuestra aerolínea de bandera.

Contando esas tres incorporaciones mencionadas, la capacidad operativa de Aerolíneas Argentinas es un 20 % menor que al momento de hacerse cargo de la compañía el grupo español Marsans. Esa es hoy la única triste realidad y verdad de la flota de nuestra línea aérea de bandera.

El Estado nacional no aprueba el balance 2002 de Aerolíneas Argentinas, y lo impugna judicialmente junto con la gestión de Air Comet-Marsans.

Ante semejante cantidad de anomalías y la gravedad de las mismas, el Estado nacional no aprobó el balance y la gestión de 2002 de Aerolíneas Argentinas, ejercida por el grupo español Air Comet-Marsans; y además impugnó dicho balance y gestión, ante la Justicia nacional en lo comercial.

Balance 2003 de Aerolíneas Argentinas

Según comunicado emitido por Air Comet-Marsans, el ejercicio contable de Aerolíneas Argentinas cerrado al 31/12/03, arrojó una utilidad de \$ 82.099.306.

Desde el punto de vista estrictamente técnico-contable, lo que en verdad se desprende de las cuentas y administración 2003 de Aerolíneas Argentinas, según los propios datos presentados por Air Comet-Marsans:

1. En las páginas 24 y 27 de los estados contables se registra que con fecha diciembre de 2003, la firma Interinvest S.A., una de las sociedades del Grupo Marsans interpuestas para controlar a Aerolíneas Argentinas, y donde la SEPI/Estado español deposita el dinero que remite para la compañía según el contrato de compra-venta, canceló a nombre de Aerolíneas Argentinas la suma de u\$s 29.500.000,

que se debían a la firma Orix Corporation por el saldo de precio de venta de una aeronave B747-200, equivalentes aproximadamente a \$ 88.500.000.

Como la misma Air Comet-Marsans lo expresa, se trata de un resultado extraordinario, es decir, de excepción o no habitual u ordinario, el cual no se repetirá en los próximos ejercicios.

2. En la página 12 del balance de 2003 se dice que “se ha reconocido un ingreso de \$ 31.471.485, correspondiente fundamentalmente a saldos contables no reclamados con anterioridad al 22 de junio de 2001”, y esta partida luego en la página 24 se computa como ganancia.

Es decir, existen \$ 31.471.485 en deudas del concurso de acreedores de nuestra línea aérea de bandera, cuyos titulares por diversas razones no se presentaron a verificar o a que se le reconocieran, y por lo tanto, perdieron el derecho a cobrarlos.

Esta utilidad es contabilizada como ganancia en las cuentas del 2003 de Aerolíneas Argentinas, pero se trata nuevamente de una ganancia extraordinaria y no ordinaria, no posible que se repita en el futuro.

3. En la página 34 del balance de 2003 se dice “durante el presente ejercicio se acordó una nueva renegociación de la deuda por la compra financiada de las aeronaves A 340-200, lo que implicó una disminución del valor de la deuda por la compra de aeronaves en \$ 148.982.422 que fue imputada a resultados”.

Otros 150 millones de pesos solo computables como ganancias extraordinarias y no ordinarias o repetibles.

4. En la página 19 del balance de 2003 se dice, “el área técnica de la sociedad efectuó un estudio basado en los períodos que transcurren entre cada una de las reparaciones de las unidades principales lo que permitió una extensión en el plazo de amortización de los mismos, generando un menor cargo por amortizaciones en el presente ejercicio de aproximadamente 55 millones de pesos”.

Es decir, utilizando este tecnicismo contable, sustentando en los lapsos de reparación de las unidades principales, el Grupo Marsans disminuye pérdidas o aumenta ganancias en este ejercicio, por \$ 55 millones.

5. Las aeronaves de Aerolíneas Argentinas fueron cotizadas durante el año 2003 a un dólar de \$ 3,65. Si la valoración en pesos de esos activos se hiciera al tipo de cambio de \$ 2,88, que es la cotización utilizada para valuar los pasivos de la compañía, habría una disminución en el valor de los bienes de uso equivalente a 400 millones de pesos. Sin embargo, según se refleja la página 19 de sus estados contables, la “contabilidad creativa” de Air Comet-Marsans, sólo computa como disminución en el valor de los bienes de uso de Aerolíneas \$ 323,4 millones, casi \$ 75 millones menos que la real. Ésta pérdida por diferencias no computadas en el tipo de cambio, incrementa artificialmente las utilidades del 2003 de Aerolíneas Argentinas en el mismo monto: \$ 75.000.000.

Por lo expuesto, la manera correcta de interpretar los datos reflejados en los estados contables de Aerolíneas al 31 de diciembre de 2003 es la siguiente:

Ganancia neta del balance 2003 de AA según Air Comet-Marsans (en pesos)	82.099.306
<i>Menos resultados extraordinarios:</i>	
Condonación deuda Orix (LV-OPA)	- 88.500.000
Créditos concursales no reclamados	- 31.500.000
Refinanciación deuda A340-200	- 150.000.000
Disminución amortización bienes de uso por extensión plazo reparaciones	- 55.000.000
Disminución valor de bienes de uso por diferencia tipo de cambio no contabilizada	- 75.000.000
Resultado operativo real del ejercicio 2003	- 317.900.694

Contabilizando ganancias extraordinarias generadas por la condonación de deudas concursales; condonación de deudas comerciales; no amortización correcta de bienes de uso y diferencias no computadas por el tipo de cambio en la cotización de aeronaves, se ha disimulado u ocultado que Aerolíneas Argentinas perdió en sus operaciones durante el año 2003 más de \$ 300 millones.

Síntesis

El balance 2003 de Aerolíneas Argentinas en verdad nos revela:

No existen ganancias genuinas u ordinarias por \$ 82.099.306.

Existen resultados acumulados negativos desde 1990 a la fecha por \$ 2.600.647.132.

Durante el año 2003 Aerolíneas Argentinas acumuló pérdidas por \$ 300.900.694.

Conclusión

Aerolíneas Argentinas continúa siendo deficitaria y no rentable bajo la administración del Grupo Marsans, desde octubre de 2001.

Concurso de acreedores: anomalías y delitos

Dicho concurso de acreedores radicado en el Juzgado Comercial N° 15, Secretaría N° 29 a cargo de la doctora Norma Beatriz Di Notto, tiene nume-

los pedidos de nulidad basados en las irregularidades cometidas por Air Comet-Marsans, para conseguir la mayoría de votos necesarios para aprobar su propuesta de salida del concurso de acreedores. La maniobra dolosa efectuada consistió en que Air Comet-Marsans “compró” deuda de tres bancos BBVA, City Bank y AMRO-Bank por u\$s 190 millones, con parte de los u\$s 300 millones entregados por la SEPI/Estado español para “saldar o cancelar los pasivos de Aerolíneas con todos sus deudores.

Air Comet-Marsans, además de ser dueño, se convirtió en el principal acreedor de nuestra línea aérea de bandera, privilegió a tres bancos que recibieron u\$s 114 millones más que si hubieran sufrido la quita del 60 % de sus acreencias por el acuerdo concursal; perjudicó a Aerolíneas que no dispondrá de esa suma para cancelar deuda de más acreedores y abonar menos intereses; se favoreció muy generosamente con el derecho a percibir u\$s 76 millones por el acuerdo de salida del concurso de acreedores que autoriza a cobrar un 40 % de las acreencias, y obtuvo los votos necesarios para aprobar su propia propuesta concursal en el mencionado concurso. Aunque esos pedidos de nulidad finalmente no prosperen, la resolución judicial que homologa la propuesta concursal, contempla la posibilidad de indemnizar a los acreedores si se comprueban las irregularidades bajo investigación. Con lo cual, el supuesto monto ahorrado por Aerolíneas Argentinas atribuido a la salida de su concurso de acreedores, y usado por Air Comet-Marsans para aducir “utilidades” empresarias en el balance del año 2002, es absolutamente incierto.

Cabe destacar, que la subrogación de pasivos de Aerolíneas Argentinas por parte de Air Comet-Marsans, no concluye con la maniobra citada referente a tres bancos. En diciembre de 2001 Repsol-YPF, cobró el total de sus acreencias por u\$s 56 millones, sin quita alguna y con dinero también entregado por la SEPI/Estado español para “disminuir pasivos” de Aerolíneas y no para transferirlos de un acreedor a otro; luego Repsol-YPF cedió sus derechos a favor de Air Comet S.A., la cual a su vez los volvió a ceder en octubre de 2002 a Royal Romana Playa S.A., otra empresa del grupo Marsans, que quedó como la acreedora final de esa deuda en el concurso de Aerolíneas y que por ello consiguió otros u\$s 20 millones de dólares de “ganancia” sin desembolsar un céntimo, debido al pago del 40 % de las deudas de nuestra aerolínea de bandera, según el acuerdo de su salida concursal.

En síntesis: la SEPI/Estado español destinó 300 millones de dólares para cancelar pasivos de la deuda concursal de Aerolíneas Argentinas. Sin embargo, el destino que Air Comet-Marsans le dio fue totalmente distinto: en cambio de saldar con ese dinero las deudas de Aerolíneas tal como lo exigía el contrato de venta, se las subrogó o “compró” por un total del 90 % de las mismas (190 millones en cré-

ditos comprados a los bancos BBVA, Citibank y ABN AMRO; y 56 millones a Repsol-YPF. Con lo cual el grupo Marsans, gracias al dinero que malversó al tesoro español y al perjuicio infringido a las finanzas de Aerolíneas Argentinas, obtuvo en un muy breve lapso un beneficio sin costo ni riesgo alguno por u\$s 96 millones.

El Estado nacional no aprueba y rechaza –por segundo año consecutivo– el balance y gestión 2003 de Air Comet-Marsans, en Aerolíneas Argentinas.

Por segundo año consecutivo, el representante del Estado argentino perteneciente al Ministerio de Economía de la Nación, votó rechazando las cuentas empresarias de 2003 de Aerolíneas Argentinas en la Asamblea de Accionistas celebrada el 22/7/04, junto con los acuerdos societarios presentados en la misma por sus propietarios y administradores, el grupo turístico español Marsans. El cual ejerce su control, a través de las sociedades interpuestas, Interinvest y Air Comet.

El Estado nacional ha votado en contra del balance y gestión de nuestra línea aérea de bandera finalizados al 31/12/03, alegando que las cuentas de la compañía reflejan un aumento doloso de sus pasivos, o un pasivo inexistente, en favor del grupo Marsans, equivalente a u\$s 96 millones.

Emitido el voto negativo por parte de nuestro Estado, el mismo se ha reservado los derechos de impugnar las decisiones adoptadas por la mayoría en el plazo legal y ante el tribunal judicial correspondiente (Juzgado Comercial N° 15, Secretaría N° 29, a cargo de la doctora Norma Beatriz Di Noto); tal cual ha hecho el 5/11/03 respecto de la gestión y balance de 2002 de Air Comet-Marsans en Aerolíneas Argentinas.

La auditoría de Aerolíneas Argentinas: Price Waterhouse-Coopers

En la etapa de control de Aerolíneas Argentinas por Iberia y SEPI, es decir por el Estado español, el auditor de la compañía era Price Waterhouse-Coopers. Cuando la SEPI/Estado español transfirió el control de Aerolíneas a Air Comet-Marsans en el 2001, exige en el contrato de transferencia que el auditor empresario continúe siendo Price Waterhouse-Coopers. A partir de entonces, la relación entre la auditora-consultora y la administración española de Aerolíneas Argentinas se fue estrechando cada vez más.

El gobierno español se ha ocupado de destacar (Agencia EFE 13/1/04), que sus aportaciones para Aerolíneas, “se han realizado en cumplimiento del compromiso, tanto del vendedor como del comprador, estipulados en el contrato de compraventa de la compañía, con aportación de las debidas certificaciones por el auditor de la compañía” (Price Waterhouse-Coopers).

Cómo es posible que esta consultora y auditora internacional, pueda dar certificaciones de que to-

dos los fondos provenientes de la SEPI/Estado español “se han aplicado a su finalidad” en Aerolíneas Argentinas, cuando hay datos muy concretos y comprobables de que no es así: las deudas concursales en un 90 % se “compraron”, no se saldaron; el plan industrial de desarrollo empresario no se cumplió, y parte importante del dinero no llegó a su destino.

Estados contables de Interinvest S.A. y Air Comet S.A.

Los estados contables de Interinvest S.A. al 31/12/2002 –los últimos presentados– que contaron con el dictamen de auditor del contador Mittelman, demuestran que en octubre de 2001 la sociedad recibe u\$s 480 millones, debido a los acuerdos de venta de las acciones de SEPI/Estado español al grupo Air Comet-Marsans. Esas mismas cuentas anuales indican, que durante el año 2001 Interinvest destina unos u\$s 120 millones al grupo Aerolíneas Argentinas y Austral; cancela deuda por u\$s 50 millones a Andes Holding (ex controlante); y asigna otros u\$s 50 millones a incrementar sus disponibilidades en el banco. Los u\$s 260 millones que restan, se los otorga en calidad de préstamo a su accionista controlante Air Comet S.A. Pero, los estados contables de Air Comet S.A. al 28/2/2002, no declaran en su activo esos u\$s 260 millones que recibió de préstamo de Interinvest, como tampoco, los u\$s 190 millones que esta empresa afirmó ante la jueza del concurso de acreedores de Aerolíneas Argentinas, haber comprado en diciembre de 2001 a un grupo de bancos. La posesión de estos créditos por u\$s 190 millones, fueron los que le permitieron a Air Comet S.A., imponer al resto de los acreedores concursales de Aerolíneas una quita del 60 % y dos años de plazo para cobrar sus acreencias.

ANEXO I

Aerolíneas Argentinas

Del libro *Privatizaciones en privado*
de ALBERTO NATALE

CAPÍTULO II

Volando bajo

Privatizar Aerolíneas Argentinas tenía que resultar una tarea relativamente sencilla. La compañía gozaba de prestigio internacional y el cabotaje ofrecía interesantes perspectivas de expansión. Los argentinos nos habíamos habituado a utilizarla en nuestros viajes al exterior, rompiendo el prejuicio *snob* de que lo extranjero es mejor. Tal vez ayudó mucho esa melancolía tanguera que tenemos todos nos encanta escuchar voces afines a 10.000 metros de altura, con Troilo, Piazzola o Ariel Ramírez como música de fondo (invadiendo nuestros espíritus siempre algo inquietos, algo ansiosos) y a la vez convencernos de que la comida en verdad preparada por

Buenos Aires Catering 5 A (con fuerte presencia de capital de Swissair), es mejor que ninguna.

Por un motivo u otro, lo cierto es que Aerolíneas era la vedette de las privatizaciones. Ya los radicales la habían elegido para intentar dar sus tímidos primeros pasos en la materia. En realidad, el proyecto del ministro Rodolfo Terragno había sido otro asociarla con SAS (Scandinavian Air System) en una contratación en la que el Estado nacional absorbería el pasivo de la empresa. Que para ese entonces –finales de 1988– era de 700 millones de dólares SAS aportaría efectivamente 60 millones (la mitad del valor de un jumbo nuevo) y obtendría gerenciamiento compartido entre argentinos y escandinavos. La propuesta tenía sus reparos, especialmente por la falta de licitación y finalmente capotó. El argumento más fuerte de Terragno era que al socio no se lo licitaba, sino que se lo elegía. Le recordamos que para disponer de bienes del Estado era necesario emplear el mecanismo de la licitación pública.

Al iniciarse la gestión justicialista, apoyamos inmediatamente la decisión de privatizar Aerolíneas.

Al hacerlo, nuestros motivos fundamentales eran tres:

1. Era necesario capitalizar la empresa, dotándola de aportes destinados a modernizar la flota. Los aviones no eran viejos pero ya estaban teniendo sus buenas horas de vuelo. La mayor parte de los equipos había sido incorporada durante los años setenta y los primeros de los ochenta, pero hacia 1989 ya empezaban a tener bastantes ciclos de vuelo. Por ende, de allí en adelante las inversiones para su mantenimiento serían cada vez mayores.

No se trata de una cuestión de seguridad. Un avión viejo puede ser tan seguro como uno nuevo. Lo que pasa es que a medida que las aeronaves envejecen, los gastos de mantenimiento son mayores y empiezan a resultar antieconómicos. Por eso era imprescindible capitalizar la compañía, y el Estado no tenía recursos para hacerlo. Había que privatizarla.

2. Convenía asegurar un nivel gerencial que estuviera alejado de las prácticas viciosas de las empresas públicas. Muchas veces –no siempre– los directivos de Aerolíneas eran funcionarios políticos, civiles o militares, amigos de los gobernantes de circunstancia que poco o nada sabían del negocio aeronáutico. La presencia de capitales privados debía sustraer a la empresa de los vaivenes que tantas veces la habían afectado. Había que privatizarla.

3. Para 1992 se desregularía el transporte aéreo en todo el mundo. Esto había empezado en los Estados Unidos bajo la presidencia de Carter; y lentamente la tendencia norteamericana se había expandido. Ya no era palabra santa la “quinta libertad” de la IATA, que aseguraba que un vuelo internacional sólo podía ser hecho por compañías de bandera del país de origen, o del de destino. La guerra

de tarifas estaba en pleno auge una cifra era la que figuraba en el pasaje y otra la que el cliente pagaba.

Seguramente las más grandes facturaciones en negro que deben haber existido en el mundo durante la década del 80 fueron las del transporte aéreo. Un pasaje ida y vuelta de Buenos Aires a Río de Janeiro, por ejemplo. Costaba nominalmente cero dólares –así constaba en el billete– pero con 250 o 270 dólares al momento y en efectivo. El cliente tenía su boleto. La desregulación pactada para 1992 y los efectos parciales que habían comenzado a aparecer mucho antes obligaban a las medianas compañías, como Aerolíneas, a buscar acuerdos de asociación para defenderse de la competencia ruinosa con que la amenazaban las poderosas norteamericanas y europeas.

Lo mismo intentaban hacer otras compañías medianas en Europa. Como SAS o Iberia, para defenderse de las “cinco grandes”, Lufthansa, British, Air France, Alitalia y Swissair.

También por eso había que privatizar Aerolíneas Argentinas.

Estamos seguros de que jamás el ministro Dromi tuvo en cuenta estos tres factores concurrentes. Si los hubiera pensado, otros hubieran sido los pasos seguidos en la privatización de la empresa.

Aunque parezca extraño, justamente la circunstancia de que no se haya pensado con fundamentos irrefutables transformó a este caso en el *leading-case* de lo que no debe hacerse.

Como nunca se supo por qué ni para qué se privatizaba, en Aerolíneas las cosas se están haciendo a los ponchazos y terminarán muy mal, sostiene en una charla con los periodistas en el Congreso.

Me refería a algo esencial que no siempre se tuvo en cuenta en las privatizaciones el “para qué”. Además del porque, en una medida de esta naturaleza. Como dirían los que deforman el idioma la “filosofía” de cada privatización, saber qué metas se persiguen es el único modo de ajustar la compleja operación a los mejores resultados.

El 27 de diciembre de 1989 el Poder Ejecutivo dictó el decreto 1.591, por el que se dispuso la privatización parcial de Aerolíneas Argentinas (el ochenta y cinco por ciento) y de OPTAR (Empresa Operadora Mayorista de Servicios Turísticos). Se encomendaba al Ministerio de Obras y Servicios Públicos (MOSP) confeccionar los pliegos de la licitación en el plazo de treinta días. Se disponía la transformación de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado (ARSE) en Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima (ARSA) –previsión original que desmoronaría jurídicamente los falaces argumentos del ministro Cavallo en la claudicante negociación del 21 de julio de 1992 sobre la que hablaremos más adelante– y se establecían los criterios generales a los que se ajustaría la privatización.

Ya estaba el decreto-plan, como se lo llama en la jerga gubernamental. Ahora la tarea sería del ministro.

Vale la pena revisar algunos fundamentos del decreto-plan para ver como las previsiones originales se derrumbaron a medida que se avanzó en el proceso. Uno de sus objetivos era “asegurar la transparencia en los procedimientos”. Y para ello –decía– “la privatización deberá realizarse a través de una licitación pública internacional”. Se terminó negociando con un solo oferente, cuya composición como grupo societario cambiaba todos los días.

El decreto sostenía que “será requisito que la mayoría del capital social que asegure el control y dirección de la empresa quede en manos del Estado y personas argentinas”. La mayoría del capital (cincuenta y uno por ciento) quedó en manos de Iberia y sus socios españoles y, “como si todo esto fuera poco” –para citar a los vendedores en trenes y colectivos–, el convenio firmado el 21 de julio de 1992 aseguró a Iberia Líneas Aéreas de España la dirección plena de Aerolíneas Argentinas, a pesar de lo que dicen el Código Aeronáutico, la ley 19.030 y, desde luego, la declamatoria del decreto-plan.

El decreto también afirmaba deberá ratificarse la política nacional de transporte aéreo comercial, excluyendo las normas que impiden una efectiva desmonopolización. La absorción de Austral por Aerolíneas concluyó monopolizando todo el servicio de cabotaje.

Enero de 1990 no podía ser un mes de vacaciones para la comisión bicameral. Las privatizaciones de ENTEL y Aerolíneas estaban en marcha y teníamos la presión de los funcionarios que debutaban con el flamante organismo parlamentario. Ya durante los primeros días del mes habíamos tenido que devorarnos los pliegos de ENTEL y estaban listos para la aprobación.

El 6 y el 8 de febrero el ministro Dromi nos visitó acompañado por sus colaboradores inmediatos, quería explicarnos las ideas generales sobre las que pensaba redactar los pliegos de Aerolíneas. Lo primero que planteó fue su decisión de mantener la exclusividad de bandera para la futura Aerolíneas privatizada. De acuerdo con la ley 19.030, Aerolíneas goza del privilegio de la exclusividad de bandera. En todos los países del mundo ocurre lo mismo. Salvo en los Estados Unidos. En Italia, Alitalia es la única que hace viajes internacionales. En Francia, Air France, en Gran Bretaña, British Airways, en España, Iberia, en Alemania, Lufthansa.

Pescarmona pretende que suprimamos la exclusividad de bandera de Aerolíneas –nos dijo Dormi– y agregó, quiere que Austral pueda hacer vuelos internacionales, pero está loco. Porque si yo hago eso, Aerolíneas vale 200 millones de dólares menos y –remató su concepto–, de esa manera sería muy difícil venderla o la venderíamos por muy mal precio.

Para ese entonces, las relaciones de Dromi con Pescarmona no parecían nada buenas. Por eso, nadie se imaginó que el afecto nacería entre los dos, y Pescarmona se decidiría a entrar en el negocio

de comprar Aerolíneas, asociándose con los españoles.

Al contrario, en ese mes de febrero, el asunto era preocupante. Pescarmona argumentaba que la exclusividad de bandera tenía lógica mientras Aerolíneas fuera estatal. Pero crearía una irritante desigualdad con Austral, su compañía, cuando se privatizara.

El 20 de febrero, Raúl Granillo Ocampo, a la sazón secretario legal y técnico de la Presidencia, nos visitó en la bicameral para intercambiar pareceres sobre el asunto de la exclusividad de bandera. Si se excluía ese privilegio en Aerolíneas, la compañía valdría mucho menos –200 millones de dólares menos, según Dromi– y si se lo mantenía, Austral podría plantear una cuestión de desigualdad. El Poder Ejecutivo estaba firme en su decisión de mantener la situación de Aerolíneas y de no ceder ante las presiones de Austral.

El 21 de febrero Enrique Pescarmona me solicitó una audiencia. Alicia Martínez Buján, mi secretaria, me precisa la fecha, buscando en sus agendas de varios años, donde encontró audiencias y reuniones con mucha gente. Cuando Pescarmona llegó al despacho charlamos algunos minutos sobre su situación de viajante permanente por el mundo, entonces fue al grano:

–Ustedes no pueden mantenerle a Aerolíneas un privilegio irritante. Los privados que compren la empresa estatal tienen el mismo derecho que yo a hacer vuelos internacionales. ¿Por qué van a condenar a Austral? No hay motivos legales para establecer diferencias entre una y otra empresa.

–Pero usted no puede pretender innovar sobre una situación preexistente. Cuando ustedes compraron Austral, sabían que la exclusividad de bandera la tenía Aerolíneas comencé a decirle.

Me interrumpió:

–Austral está en quiebra. Nos mantenemos porque cobramos al contado y pagamos a treinta días. El manejo financiero nos permite salvar la situación.

No me dio tiempo a hacerle la pregunta sobre los motivos de ese citado. Siguió:

–El día en que este país sea un país en serio, y no tengamos la inflación que tenemos, cuando los empresarios no podamos seguir haciendo la bicicleta financiera que nos permite sobrevivir, Austral quebrará, y el Estado perderá el 30 por ciento de su servicio de cabotaje.

Lo miré en silencio. Quería saber a dónde pretendía llegar.

–Lo único que yo quiero –dijo–, es hacer vuelos regionales. Si puedo llevar aviones a Chile o al Brasil, mejoro la situación económica además, puedo hacer vuelos a Miami o a Nueva York, donde Aerolíneas llene sin cubrir varias escalas a las que está autorizada.

Entonces le pregunté:

–¿Cómo puede pensar en Estados Unidos con los viejos BAC de Austral?

–No hay problemas. Alquilo algunos aviones y asunto arreglado.

Está a la vista que en ese caluroso febrero. La única inquietud de Pescarmona era defender la posición de Austral, competidora de Aerolíneas. No pasaba por su cabeza la idea de armar el consorcio que terminaría siendo el único oferente en la licitación de Aerolíneas.

Claro que poco tiempo después toda la historia cambiaba. La animadversión de Dromi hacia Pescarmona se diluía por arte de magia y ambos negociaban la presentación del grupo que firmó el contrato de compra de Aerolíneas.

De la suerte de Austral nadie volvió a preocuparse, finalmente sería absorbida por Aerolíneas, como aporte del grupo argentino a su capital. La fusión de hecho de ambas empresas con la consiguiente monopolización del cabotaje, se transformaba en una realidad.

Entre febrero y marzo se terminaron de confeccionar los pliegos. Se introdujeron muchas modificaciones. Esto, en sí, no es grave en un proceso tan dinámico como la privatización de una importante empresa estatal. Van surgiendo sobre la marcha ideas nuevas que se materializan en las modificaciones de los pliegos.

Llamaba la atención que no se trabajara con la asistencia de consultoras internacionales, asistencia que después demostraría su importancia en otras privatizaciones. En la de Aerolíneas, el asunto había sido tomado personalmente por el ministro Dromi, quien trabajaba con sus colaboradores inmediatos y además con los abogados e ingenieros del ministerio. Acostumbrados a elaborar los pliegos para la licitación de la construcción de un camino o de la ejecución de una obra pública, pero sin ninguna experiencia en vender los activos y otorgar la concesión de una compañía aeronáutica.

El 19 de julio expuse mi preocupación por algunos aspectos de los pliegos que se estaban preparando. Para esos días nos reuníamos casi diariamente con los funcionarios del MOSP. Varios tópicos fueron observados. Sostuve:

–Me preocupa que no haya garantías de que el comprador haga inversiones futuras y no se asegure el mantenimiento de las actuales rutas de cabotaje. La forma de adjudicación carece de transparencia, el criterio del mejor precio sólo sirve para computar un cincuenta por ciento del puntaje que determinará quién es el ganador.

El otro cincuenta por ciento está formado por elementos totalmente subjetivos que, me parece, retrasarán credibilidad a la decisión que se adopte.

Solamente el silencio respondió estas prevenciones, que repetí luego cuando quedó lamentablemente claro que tenía razón.

Algunos sospechaban que la licitación estaba siendo preparada para que la ganara Varig. A nadie le gustaba que la línea de bandera argentina fuera manejada por los brasileños. Hasta en los borradores primeros se había incluido una cláusula que asignaba puntaje al oferente que “mejor asegurase los intereses de la integración latinoamericana”, la alusión parecía tener nombre y apellido. Esa cláusula después se suprimió.

Con el tiempo, supimos que el grupo argentino que se preparaba para la licitación junto con Varig había concebido la operación como un intercambio de acciones. Varig tomaría parte del capital de Aerolíneas y a su vez Aerolíneas tomaría parte del capital de Varig. Pero esto nunca se explicitó y quedó como una idea más de las tantas que se barajaron.

El decreto 461 del 9 de marzo de 1990 aprobó el texto de los pliegos de la licitación. El decreto 575 del 28 del mismo mes, introdujo importantes modificaciones. El decreto 797 del 26 de abril, ajustó el cronograma de la licitación. El decreto 1.024 del 28 de mayo dispuso dos medidas simultáneas que se mantuviera jurídicamente la existencia de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado para que éste absorbiera el pasivo de la empresa cerca de mil millones de dólares, y dispuso también que se creara Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima. En este último decreto se apoyaría después el ministro Cavallo para justificar los convenios que firmó el 21 de julio de 1992. Por fin, el decreto 1.172 del 21 de junio de 1990 fijaba como nueva fecha de la apertura de la licitación el 6 de julio.

Mientras tanto, dos importantes bienes del activo de Aerolíneas habían quedado en el camino, no se transferirían a los adjudicatarios de la licitación, sino que se destinarían en contratación directa a otros grupos, los llamados derechos de rampa y el *free shop*. El tema merece unos párrafos.

Comencemos por el final de la historia en un día de invierno de 1990, se firmaban dos escrituras significativas; la escritura 452 del 12 de julio de 1990 transformaba a la sociedad de responsabilidad limitada Intercargo en sociedad anónima. La 454 del mismo día, hacía otro tanto con la sociedad de responsabilidad limitada Interbaires.

Ambos actos fueron publicados en el Boletín Oficial del viernes 24 de agosto. También en el Boletín Oficial aparecieron publicados los respectivos directorios, ambos eran presididos por Carlos María Cabrera, y entre sus miembros figuraban varios brigadieres y comodores en situación de retiro. El sentido de estas escrituras tal vez se colija de los datos que siguen.

¿Qué es el derecho de rampa? Se trata de un servicio indispensable para los aviones en tierra, técnicamente es designado “Servicio único de atención en tierra a aeronaves”. Comprende grupos electrógenos, arranque neumático, escalera para pasajeros, cintas transportadoras para bodegas, tractores de aeronaves, carritos portaequipajes, vehículos para

movimiento de personal y tripulaciones, personal para realizar las tareas, señaleros, acarreo de equipajes, limpieza interior de aeronaves, túneles de embarque y desembarque, servicios accesorios de comunicación, tráfico, cargas, correos, aprovisionamiento, depósitos de materiales, operaciones.

En Aeroparque y Ezeiza, el empleo de los servicios de rampa es obligatorio para todas las aeronaves nacionales y extranjeras que operen allí. Como queda claro, brindarlos es un buen negocio.

El *free shop*, claro, es más conocido. ¿Quién no ha pasado por él para comprar perfumes o licores en cualquier viaje al exterior? Pero hay que destacar que, a diferencia de lo que ocurre en otros aeropuertos internacionales en los que hay varias (y hasta muchas) tiendas de venta libre de impuestos, en Aeroparque y Ezeiza hay una sola por la que inevitablemente debe pasar cualquier pasajero que no quiera volver con las manos vacías a su casa. En el año anterior a la privatización –1989– el *free shop* de Ezeiza había dejado una utilidad neta de veinte millones de dólares.

Negocio redondo se trata sólo de cuidar una adecuada marcación de los precios y de asegurar el flujo de mercaderías.

El 20 de marzo de 1973, el presidente Lanusse firmó el decreto 2.145. Por él, el servicio de rampa en los aeropuertos nacionales se asignaba al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea. Once años después, el 30 de octubre de 1984, el brigadier Camolor –comandante de Regiones Aéreas– y el doctor Horacio Domingorena –presidente de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado–, firmaron un convenio la Fuerza Aérea transfería a la empresa estatal el servicio de rampa. Hasta allí las cosas eran normales, el Poder Ejecutivo había asignado ese servicio que daba, como vimos, importantes utilidades a la Fuerza Aérea, posteriormente, ésta lo transfería a la empresa estatal de aeronavegación.

Peró en 1990 la situación cambió, el jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, brigadier mayor José Antonio Juliá, firmó un contrato directo con la empresa Intercargo S.A., a la cual se cedía la prestación del servicio de rampa en los aeropuertos.

Con el *free shop* pasó lo mismo, fue cedido a Interbaires S.A.

Cuando en el seno de la Comisión Bicameral yo había preguntado por qué se excluía el servicio de rampa y el *free shop* de los activos de Aerolíneas, obtuve una sola respuesta de los funcionarios del MOSP.

No insistas. Algo hay que darle a la Fuerza Aérea.

Naturalmente, otro pedido de informes formalmente presentado tampoco tuvo respuesta. Algo había que darle a la Fuerza Aérea.

El 6 de julio se presentaron los interesados y se abrieron las ofertas. En los meses anteriores tres

compañías habían demostrado interés en la compra de Aerolíneas: Varig, Alitalia y American Airlines. Una tras otra declinaron su interés, finalmente quedó sola una cuarta, que no había figurado en los papeles iniciales.

Varig se había vinculado con un grupo argentino bajo la coordinación del doctor Julio Pellegrini, anterior presidente de Aerolíneas durante cuya gestión se había incorporado una serie de aviones nuevos. En el consorcio estaba además el Banco Chase, que sería el encargado de proveer los títulos de la deuda externa que debían entregarse como parte del precio de la operación.

Alitalia, por su parte, se había asociado con el Citibank en un consorcio donde los italianos pagaban el efectivo y los banqueros los títulos de la deuda. Según la versión que Pellegrini me contó personalmente, pocas semanas antes de la apertura de las ofertas, el City exigió a los italianos que las utilidades que produjese Aerolíneas hasta el año 2005, fueran destinadas exclusivamente a atender los servicios de los títulos aportados por el Banco Alitalia, no aceptó esta propuesta, que significaba postergar todo ingreso para sí durante 15 años, y el grupo se disolvió. Así fracasó un interesado.

Otro tanto pasó con Varig. Su socio banquero, el Chase, hizo causa común con el City y transmitió similar planteo. Los brasileños se quedaron sin posibilidad alguna de conseguir los títulos de la deuda externa y no pudieron presentarse. Así se descartó otro interesado.

Con American Airlines la situación fue distinta y algo confusa. Había comprado los pliegos, revisado la situación financiera de la empresa, pedido y conseguido una prórroga de treinta días para presentarse, pero a último momento, desistió. ¿Qué pasó? Hay dos versiones la que cuenta José Roberto Dromi es que American nunca tuvo un interés firme y lo que hizo fue amenazar con la compra de Aerolíneas para terminar comprando en 300 millones de dólares las rutas de Eastern en Sudamérica.

Una hábil maniobra de distracción para conseguir lo que buscaba tomar una posición dominante en el mercado del sur, que Pan American y Eastern (ambas terminaron en quiebra) estaban desatendiendo. Según la otra versión, que nos contó Terence Todman, embajador norteamericano, Dromi le concedió a American el plazo de 30 días, pero le negó otro de treinta días más –esto es objetivamente cierto– e impidió de esa manera que la compañía norteamericana avanzara en su interés. Así sucumbió el tercer interesado.

El fracaso de las tres posibilidades (Varig, Alitalia y American) volvió el panorama lo suficientemente complejo para Dromi, lo suficiente como para preocuparlo. Esta era su primera privatización. Se trataba de la vedette de las empresas por vender. Amenazadoras sombras de fracaso se cernían sobre su gestión. ¿A quién echarle la culpa? El ministro había conducido en forma personalísima la ope-

ración. No había un interventor responsable del asunto, como en ENTEL, el resultado sería responsabilidad personal de Dromi. Los tres principales interesados habían desertado, por una u otra causa.

Un funcionario interesado en proteger su situación individual. Aquí está el germen de la causa de todo lo que se hizo, se toleró y se consintió después. Cuando Iberia apareció como único interesado. Por lo menos, ésa parece la interpretación lógica para entender –no para justificar, por cierto– todos los desatinos que se hicieron con la venta de Aerolíneas, al margen de una larga serie de procedimientos pocos claros que se conocieron después de cerrarse el negocio entre el ministro Dromi, el empresario Pescarmona y los representantes de Iberia.

A todo esto, el empresario metalúrgico mendocino –quien como vimos sólo se había interesado al principio por la suena de Austral, y pretendía entonces que Aerolíneas no mantuviera la exclusividad de bandera– terminó conviniéndose en gestor principal de la privatización de Aerolíneas, apareciendo primero y desapareciendo después, de la noche a la mañana, como lo reconocería en declaraciones públicas Miguel Aguiló, presidente de Iberia Líneas Aéreas de España.

Para esos días, yo ya preveía lo que estaba por ocurrir. Por eso dije públicamente el 6 de julio:

–Si hubiera un solo oferente, no convendría vender Aerolíneas Argentinas, salvo que el precio ofrecido fuera muy superior a la base y el oferente incluyera una importante participación de un calificado operador aéreo. La empresa fue tasada en 625 millones de dólares, pero el valor de la licitación debería ser mucho más alto. Solamente la flota de aviones de Aerolíneas vale 500 millones de dólares. Se deben computar además los derechos de ruta por toda América, Europa y la vía transpolar. Y haciendo memoria, hay que recordar que American Airlines pagó 300 millones de dólares por las rutas de Eastern entre Miami y Buenos Aires. Aerolíneas cubre 28 ciudades de 22 países y el 70 por ciento del cabotaje (técnicamente este valor no se puede computar como bienes de activo, ya que las rutas internacionales de la Argentina son del país y no se pueden vender como ocurre en los Estados Unidos, pero Aerolíneas tiene el privilegio de la exclusividad de bandera, que en una venta debía computarse).

A esos valores se debe añadir el derecho de entrada a los aeropuertos, los repuestos, simuladores de vuelo, motores, talleres, hangares, locales de carga, oficinas, sistemas computarizados, telecomunicaciones y asimismo, los derechos sobre Buenos Aires Catering, la empresa que provee las comidas, y sobre Optan la empresa operadora mayorista de servicios turísticos.

La advertencia fue pública pero, por supuesto, cayó en saco roto. El interés de Dromi por privatizar de cualquier manera era mucho más fuerte que todo llamado a la cordura.

El 6 de julio se abrió la oferta del único interesado el consorcio Iberia-Austral, ofrecía pagar por el ochenta y cinco por ciento de Aerolíneas Argentinas, más la participación en Buenos Aires Catering y Optar la sumas siguientes: a) 130 millones de dólares al contado dentro de los 20 días de aprobada la operación (ya veremos qué suerte corrió con este pago); b) 130 millones de dólares a plazos en diez cuotas semestrales la primera de las cuales vencería recién, ¡a los cinco años del contrato de compra-venta!; c) títulos de la deuda externa por valor nominal de 1.610 millones de dólares más los intereses caídos, que eran aproximadamente otros 400 millones.

Aquel decreto 1.591/89 por el que se disponía la privatización parcial de Aerolíneas había establecido que la valuación con la que saliera a la venta la empresa tuviera en cuenta la fijada en 1987. Los pliegos determinaron que este monto era de 623 millones de dólares. Como se vendía el ochenta y cinco por ciento de la empresa, la base fue fijada en 529.550.000 dólares. La oferta de Iberia-Austral sumaba 130 millones al contado, 130 millones en diez semestres con el primer vencimiento a los 5 años y 1.610 millones en títulos de la deuda externa, que en ese momento se cotizaban en el mercado secundario de Nueva York al quince por ciento de su valor nominal. Es fácil deducir que se podrían comprar los 1.610 millones nominales con unos 240 millones de dólares en efectivo.

En suma, el desembolso comprometido por Iberia-Austral en efectivo plazo totalizaba 500 millones de dólares, que era lo que recibiría el Estado por la venta de Aerolíneas. Entonces, computando los títulos de la deuda por su valor de recompra en los mercados secundarios, la suma era menor que la base.

Otro tema, tan o más importante que el precio el plan de inversiones. No hay que olvidar que uno de los motivos de la privatización de Aerolíneas era la necesidad de modernizar la flota. Fue en la Comisión Bicameral, a instancias de vahos legisladores, que se había establecido en el pliego, en forma imperativa, que el oferente se comprometería a efectuar un programa de reequipamiento de la flota. Además, exigimos que este plan de inversiones fuera garantizado en su cumplimiento por un banco internacional calificado como de primera línea.

Compromiso formal de inversiones, explicitado en forma anual durante cinco años, y garantía bancaria internacional del más alto nivel para asegurar su cumplimiento ese era el modo –agregado sólo a propuesta de varios integrantes de la bicameral– de garantizar objetivos primordiales de la privatización que el Poder Ejecutivo no había tomado en cuenta en sus pliegos.

Como, recordamos, afirmaba un legislador:

–No importa tanto que se paguen 10 millones más o menos, sino que tengamos la seguridad de que en los próximos cinco años, Aerolíneas va a tener modernizada toda su flota.

Por eso nuestra primera sorpresa fue grande cuando nos enteramos de que la garantía del plan de inversiones exigida por los pliegos, solamente alcanzaba al diez por ciento del monto comprometido. Esto había sido decidido por el ministerio entre gallos y medianoche, a espaldas de lo acordado con la comisión bicameral.

–Exigir una garantía del ciento por ciento, como ustedes querían –dijo Dromi– hubiera resultado muy oneroso para los oferentes y hubiera desinteresado a los presuntos compradores.

–Pues entonces lo hubieran dicho –respondimos–, y hubiésemos buscado otro mecanismo que asegurase el objetivo deseado, aunque fuera menos oneroso. Del modo en que salieron los pliegos, se desnaturaliza lo resuelto por la bicameral.

La propuesta de Iberia-Austral se comprometía a incorporar quince aviones nuevos entre enero de 1991 y enero de 1994. Un Douglas MD-83, 6 Douglas MD-88, 6 Boeing 737-500 y 2 Boeing 767-300. Entre 1991 y 1992 tenían que entrar cuatro aviones nuevos.

Estos compromisos no se cumplieron en los términos pactados, por lo que un objetivo primordial de la privatización de Aerolíneas –la modernización de la flota– navega por aguas absolutamente turbulentas.

El 18 de julio, la comisión bicameral fue informada de que la resolución 494/90 del MOSP aconsejaba la adjudicación de Aerolíneas al consorcio formado por Iberia Líneas Aéreas de España S.A., Florencio Aldrey Iglesias, Leandro José Bonansea, Alfredo Carlos Pott, Luis Zanón, Devi Construcciones S.A., y Cielos del Sur S.A. En realidad, el Poder Ejecutivo ya había dictado ese mismo día el decreto 1.354, por el que se concretaba la adjudicación. Nuestra comisión era enterada tardíamente de una preadjudicación cuando ya estaba todo hecho.

Respecto del dictamen del MOSP, me pronuncié públicamente ese 18 de julio:

–El dictamen que declara admisible la oferta apenas consta de tres carillas. No hay constancias fehacientes en el citado documento de la capacidad económico-financiera de la totalidad de los integrantes del grupo oferente.

Hubiera sido imprescindible conocer en forma pormenorizada este aspecto que es sustancial para el futuro desempeño de la nueva empresa. Otro capítulo básico es el plan de cinco años que asume como obligación el oferente. El comité pidió dos dictámenes uno de la Secretaría de Transporte y otro de la misma Aerolíneas Argentinas. El primero es favorable a la propuesta, mientras que el segundo no lo es. Sin embargo, el comité, sin fundamentar su decisión, afirmó que era satisfactorio el plan propuesto y desechó las observaciones hechas por Aerolíneas. El escasísimo material que hoy ha llegado a manos de los integrantes de la comisión bicameral deja dudas sobre el aspecto económico-financiero de los eventuales adquirentes.

En 12 días, sin contar feriados ni fecha patria (entre el 6 y el 18 de julio), el comité había analizado las propuestas, el Ministerio hecho su dictamen y el presidente firmado el decreto de adjudicación.

Todo a espaldas de la comisión bicameral, que sólo había recibido un dictamen preliminar de tres carillas. Además, únicamente con observar ciertos nombres que integraban el grupo oferente sobraban motivos para sospechar que en el asunto se encerraba algún gato.

En lugar de aclararse, en agosto el panorama continuó oscureciéndose. Los compradores tenían obligación de pagar 130 millones de dólares dentro de los 20 días de la adjudicación. En lugar de cumplir el compromiso asumido, presentaron una nota solicitando sustituir el pago por una carta de crédito que abriría el Banco Hispano-Americano. La carta (el crédito se otorgaría a favor del Banco de la Nación Argentina, sucursal Nueva York).

El 27 de agosto dije a la prensa:

– Con esta astuta proposición, los compradores de Aerolíneas van a quedarse con la empresa y pueden llegar a no hacer ninguna inversión. Existe la posibilidad de vender algunos aviones, hacerse de dinero para atender la carta de crédito y luego recuperar las mismas aeronaves por medio de contratos de *leasing*.

La madeja empezaba a desatarse. La idea de comprar sin poner plata comenzaba a desnudarse en un *strip-tease* casi pornográfico. Con un ropaje de elegantes expresiones inglesas como *sale and lease back*, que se usó primero, o *leveraged buy out*, difundida después, se encubría una clásica operación a la que se habían acostumbrado muchos empresarios argentinos comprar una empresa sin plata, desgazaría parcialmente, con eso pagar todo o parte de su precio (previa obtención de fondos de algún banco ligero) para luego operar el remanente. Si el negocio salía, el empresario se quedaba con la empresa sin haber desembolsado ningún dinero propio, si no salía, la empresa quebraba. Aunque habitualmente el empresario sacaba para sí alguna tajada. ¿Cuántas cuentas bancarias en Zurich, Ginebra, Nueva York, Miami o Gran Caymán, o cuántos chalets y departamentos en Punta del Este se alimentaron y construyeron con el *sale and lease back* o el *leveraged buy out* de ampulosos empresarios argentinos? Saberlo ayudaría a desmenuzar parte de la corrupción de las últimas décadas.

Por supuesto que nada es invento criollo. Basta revisar la génesis semántica en que se conocen en el mundo entero estos negocios para saber de su difusión previa en otras latitudes.

Michel Albert, en *Capitalismo contra capitalismo* dedica sabrosas páginas a esta operación en los Estados Unidos, con el impulso de los *yuppies* y bajo la vigencia de las *reaganomics* durante los años ochenta. ¿Acaso no la vimos descrita, respecto de una compañía aérea, en la película *Wall Street*?

La situación de Iberia no era próspera. En 1990 terminó perdiendo 270 millones de dólares. En 1991 aquel quebranto aumentó a 525 millones. Mientras se tramitaba la operación con Aerolíneas invierno de 1990, su nuevo presidente Miguel Aguiló soñaba con planes de expansión para la deficitaria empresa cuya conducción acababa de asumir.

El 7 de julio, el *ABC* de Madrid informaba: “Iberia se convirtió ayer en virtual propietaria del ochenta y cinco por ciento de las acciones de la empresa estatal Aerolíneas Argentinas al culminarse el segundo proceso de licitación emprendido por el gobierno de Carlos Menem, que hace pocos días materializó la venta parcial de los teléfonos argentinos a favor de Telefónica Española”.

Un mes después, el 13 de agosto, la euforia periodística española disminuía. *El Sol* madrileño titulaba su edición “Iberia puede perder Aerolíneas por las dificultades de sus socios argentinos”, y luego desarrollaba la información pormenorizadamente contaba las desventuras de Alfredo Pott, socio de Iberia, acusado de contrabando de 11.000 toneladas de calamares capturados en aguas argentinas en connivencia con buques japoneses y coreanos, y de Luis Zanón, propietario de un parque de diversiones en Buenos Aires (Hal Park), donde recientemente había fallecido una niña en un accidente producido en uno de los juegos mecánicos. Finalmente, se dedicaba a desarrollar los complejos términos de la negociación entre Iberia y el líder del grupo argentino Enrique Menotti Pescarmona.

Pero la información periodística española más importante, la que ayuda a comprender muchas cosas incomprensibles, es la publicada en el *IBC* del 3 de septiembre. ¿Cuál era el verdadero interés de Iberia, empresa estatal con fuertes quebrantos comerciales, al asociarse con argentinos insolventes para una operación de semejante magnitud?

En la Argentina, el clima sobre la privatización de Aerolíneas era muy pesado. Pocos días atrás, el 29 de agosto, se había producido la escandalosa presencia del ministro Dromi en la comisión bicameral sus palabras fueron grabadas clandestinamente y después difundidas por la prensa. Más adelante volveremos sobre el episodio.

El 4 de septiembre, *La Nación* publicó un cable de la agencia española EFE, originado en Madrid, que anunciaba la posibilidad de que Iberia se retirase de la licitación de Aerolíneas. La agencia indicaba como fuente las declaraciones de Miguel Aguiló hechas al *ABC*. Rápidamente, fuimos a la calle Florida y conseguimos en un quiosco el ejemplar de la publicación madrileña del 3 de septiembre.

Leímos minuciosamente la nota:

“Iberia negocia en la actualidad con varias compañías aéreas regulares sudamericanas diversos acuerdos de colaboración, que podrían traducirse en tomas de capital, según el presidente de Iberia, Miguel Aguiló.

"La operación se enmarca en la ofensiva de Iberia comenzada con la compra del veinte por ciento de Aerolíneas Argentinas para hacerse fuerte en el mercado aéreo de Iberoamérica. Aunque ello suponga destinar al mismo una buena parte de sus recursos, finalmente será el mayor activo que la compañía española puede presentar a cualquier línea de bandera europea para llegar a posibles acuerdos."

Así sintetizaba en negrita el ABC:

—No me importa destinar una buena parte de nuestros recursos a este proyecto. Vamos a reforzar nuestra presencia en este continente a cualquier precio —decía Miguel Aguiló—, según el cronista.

Luego añadía la nota "Miguel Aguiló, desde su reciente incorporación a Iberia, ha analizado todas las posibilidades de la compañía para el futuro mercado europeo surgido tras la obligada liberalización del transporte aéreo. Dentro de la estrategia europea, para hacer frente a la competencia que se avecina, sobre todo desde Norteamérica, las compañías de bandera europeas se verán obligadas a suscribir numerosos acuerdos, algunos de los cuales ya se están gestando. Por ello, Aguiló considera que uno de los mayores activos que Iberia puede presentar a sus competidores europeos, es precisamente su fuerte presencia en el mercado iberoamericano. El presidente de Iberia ve a muy largo plazo posibles fusiones entre líneas europeas, por el carácter marcadamente nacional que estas compañías han tenido desde su nacimiento. Por ello se muestra más partidario de acuerdos concretos sobre racionalización de rutas, controles o cualquier otro aspecto del negocio, como el alcanzado recientemente por Iberia con Alitalia, para volar al sudeste asiático".

En otro párrafo, el periodista señalaba gestiones que Iberia estaba haciendo con otras compañías sudamericanas y remataba el comentario diciendo: "Según Aguiló, si la competencia norteamericana en este mercado no aumenta considerablemente en el futuro, Iberia se convertirá en imbatible con una buena oferta de destinos, red comercial e imagen en América del Sur".

Son expresiones textuales del presidente de Iberia. ¡Más claro, échele agua!

Para septiembre todo estaba a la vista de Iberia, una empresa estatal con fuertes quebrantos, tenía una nueva dirección —Aguiló había asumido en junio— que pretendía presagiar el futuro. Tendría que controlar paquetes accionarios de varias compañías sudamericanas, aprovechando la política de privatización, para fortalecer su posición negociando ante otras líneas aéreas europeas, en vista a cercanos procesos de aproximación empresarial. Fuerte en Latinoamérica, con predominio comercial sobre sus rutas, tendría asegurada una buena capacidad de negociación con Alitalia o con cualquier otro "mega-carrier" (gran transportador internacional) europeo.

En la Argentina se le "había hecho el campo orégano". El fanatismo del ministro Dromi por concre-

tar la privatización de Aerolíneas de cualquier manera había sido el abono. Además, las fórmulas sacrosantas del *sale and lease back* (venta y posterior arrendamiento de lo que se vendió) o el *leveraged buy out* (compra "apalancada", donde un grupo obtiene el manejo de la compañía con financiación ajena) que por algo aparecían descritas en los libros de negocios que estaban de moda, eran excelente alimento para hacer aún más excelentes negocios con empresarios acostumbrados a comprar empresas sin poner plata. Ya veremos en detalle cómo se llevaron a cabo.

Por esos días, un empresario rosarino que integraba el grupo y con quien nos conocíamos hacía tiempo, pidió una entrevista. Se había presentado con su empresa a llamados a licitación en varios lugares, y había tenido bastante suerte. Se había presentado muchas veces en Rosario, aunque durante mi gestión al frente de la municipalidad no había podido ganar ninguna.

Sugirió que almorzáramos, pero accedí a tomar un café en un lugar decididamente público, como es la costumbre de nuestros ancestros políticos. Quedamos en vernos a las 15 en la Richmond de Florida. Llegué a las 15.30, demorado justamente por hablar de Aerolíneas con algunos periodistas expertos en Economía.

Cuando nos encontramos, a boca de jarro dijo:

—Alberto, yo te conozco bien y sé cómo sos, pero mis amigos porteños insisten en saber si tanta oposición que haces a la venta de Aerolíneas vos, que estás a favor de las privatizaciones, no responde a otros motivos, y podemos hablar para explicártelo.

—Francisco, ya que me conoces, decile a tus amigos que no a todos los políticos se los arregla como ellos creen. Todavía quedamos algunos insensibles a sus sugerencias.

En realidad, siempre he pensado que los políticos honestos son más numerosos que lo que la gente cree.

El diálogo para mí estaba terminado, pero por cortesía esperé hasta que sirvieran el café y lo tomásemos.

Al reprocharle la intención del grupo de comprar Aerolíneas sin desembolsar dinero, dijo:

—¿Vos pondrías 600 palos verdes en este país?

—Mirá —respondí—, yo nunca he visto 600 millones de dólares juntos, pero lo que te puedo asegurar es que si alguien quiere comprar una empresa que vale 600 millones, debe tener la plata o conseguir algún banco que se la preste. Eso que quieren hacer ustedes, los empresarios argentinos y sus socios españoles, es un fraude.

La conversación terminó junto con el café. Salí del encuentro con todas mis suposiciones ratificadas.

El negocio estaba armado. Iberia se quedaba con el manejo de Aerolíneas sin hacer desembolsos. Los

empresarios vernáculos tentaban suerte sin riesgo. Después de todo, si habían podido comprar Austral prácticamente sin gastar nada, ¿por qué no podían comprar Aerolíneas? El ministro Dromi por su parte, le presentaría al presidente “su privatización terminada”. Todos contentos.

Por supuesto que ninguno de los objetivos de la privatización de Aerolíneas se cumplía. Nuestra línea de bandera no se asociaba con otras preparándose para la competencia con las “megacarriers” en 1992, sino que se transformaba en apéndice de los intereses aerocomerciales de la línea de bandera española. No podía esperarse la capitalización futura de la empresa, cuando los compradores ni siquiera aportaban con dinero propio el pago del precio de la compañía. Tampoco cabía aguardar una buena gestión comercial de una línea como Iberia, de relativo prestigio en Europa. Al menos, entre el público era más prestigiosa Aerolíneas.

Pero además, el porvenir de Aerolíneas, como empresa de cabotaje y representativa de la bandera argentina en el exterior, era negro. No era ése el interés de los compradores. La inviabilidad económica del emprendimiento de Iberia-Austral-Pescarmona estaba a la vista. Sólo no lo veían quienes no lo querían ver.

Sin embargo, aún faltaba lo más, ¿sabroso?, de esta triste historia.

El 29 de agosto el caldero hervía. Iberia-Austral insistía en que se aceptara cambiar el pago al contado de 130 millones de dólares por una carta de crédito que abriría el Banco Hispanoamericano. Todos teníamos recelos, ya que el velo de la operación financiera concebida por los compradores comenzaba a deslizarse. Ese día se reunieron los integrantes de la Comisión Bicameral, Liliana Gurdulich de Correa, Alberto Natale, Germán Abdala, Hugo Socchi, Raúl Álvarez Echagüe, Carlos Freytes, Noel Breard, José Antonio Romero Feris, Juan Carlos Romero, Héctor Velázquez, Faustino Mazzucco y Luis Rubeo. No faltó nadie. Todos estábamos presentes.

La bicameral se encontraba en el despacho de la senadora Gurdulich en el segundo piso del Senado.

Tres salones, uno con varios sillones donde solíamos reunirnos exclusivamente los legisladores, otro contiguo donde trabaja el personal de secretaría, y el tercero con una mesa-directorio donde celebrábamos las reuniones formales, a las que asistían asesores y concurrían ministros, secretarios, subsecretarios, interventores de empresas, según las circunstancias. A estos tres salones se entraba por un pequeño íntimo, donde solían esperar los periodistas cuando no se quedaban en el pasillo. Después, en 1992 se cambió ese lugar por las actuales oficinas asignadas a la comisión en el edificio de la calle Alsina 1825.

Describo minuciosamente las oficinas de la senadora Gurdulich por lo que ocurrió ese 29 de agosto. Excepcionalmente solían concurrir otros legislado-

res que no eran miembros de la comisión. De acuerdo con el reglamento de ambas Cámaras, cualquier diputado o senador no miembro puede asistir con voz pero sin voto a las reuniones internas de las respectivas comisiones. En realidad, rarisimas veces se hacía presente alguno. Ese día, casualmente, también participaban de la reunión los diputados Jesús Rodríguez, Miguel Angel Cavallari –ambos radicales– y Miguel Angel Toma, del oficialismo, que no formaban parte de la bicameral.

El ministro Dromi asistiría para informar sobre la situación de Aerolíneas. La reunión se hacía a puertas cerradas. Recordemos, entonces, que estábamos los doce miembros de la comisión, los tres diputados que habían pedido concurrir, el secretario de la comisión y, naturalmente, el ministro.

–Me siento en una mesa de amigos. Renuncio a la investidura y les agradezco que mantengamos primero una reunión informal, sin perjuicio de que si fuese menester un debate (que no lo estoy esquivando) lo hagamos. Pero ocurre que es solamente uno en la lucha, que es día a día muy severa, en este proceso de transformación, en el que creo que tenemos en principio coincidencias. El proyecto de modernización y transformación no tiene, o no debe tener razonablemente disenso en la Argentina. Yo no quiero hacer en público algunos sinceramientos. Nosotros nos alejamos de la realidad, tenemos dos formas de alejarnos: lógica jurídica.

Kant, Kelsen, Carlitos Cossio y no vemos qué pasa, el simbolismo tic la teoría pura del derecho.

O esto: la praxis política, la Argentina real, la Argentina del presente. Un país que no tiene disponibilidad de sus bienes, un país que está inhibido internacionalmente, arrodillado, avergonzado, nuestro país. Yo no quiero hacer historia de cuándo viene, de dónde nació, ¡por Dios!, éste es el país del que yo soy ministro.

Así empezó su exposición José Roberto Dromi. El ministro es extravertido, a veces verborágico. Habla a borbotones, pronunciando muchas palabras, aunque no siempre diga cosas. Ese día, además de hablar.

Mucho intentó convencernos de que el nuestro era un país en bancarota y que por eso había que aceptar lo que se ofreciese por Aerolíneas, aunque la propuesta de Iberia-Austral fuera impresentable.

El discurso fue largo. Habló de las dificultades de los ministros de Obras Públicas con los ministros de Economía. Dijo que nadie creía en la Argentina, que solamente España había estado presente en las más importantes privatizaciones que se manejaban en esos momentos: teléfonos, aviones, petróleo, ferrocarriles. Habló de todo. Hizo chistes, usó palabrotas. Contó anécdotas, se refirió a mil asuntos, pero del tema central, el estado de la privatización de Aerolíneas, prácticamente no dijo nada, como no fuera justificar todo en función de la crítica situación nacional.

Intervinimos:

—Podemos compartir muchas cosas —dije—, pero la cuestión del pago de los 130 millones sigue sin aclararse. Si aceptamos lo que propone Iberia, ésta se puede quedar con las acciones de Aerolíneas y vender después varios aviones, con la consiguiente descapitalización de la compañía. O sea, lo contrario de lo perseguido con la privatización.

El diálogo se generalizó. Todos teníamos la sensación de que Dromi había hablado mucho pero no había dicho las cosas concretas que esperábamos oír. La presencia del ministro en la comisión bicameral estaba aparentemente destinada a sucumbir en el olvido. Nada importante nos había transmitido y ninguna de las inquietantes preguntas sobre la venta de Aerolíneas había sido contestada. Sólo un discurso político para decirnos que el país estaba muy mal, que “nuestro país está arrodillado, avergonzado”.

Lo único concreto fue el compromiso del ministro de enviar todos los antecedentes de la oferta de Iberia-Austral, lo que nos permitiría compenetrarnos por primera vez, de la realidad patrimonial del consorcio oferente.

El 18 de julio el Poder Ejecutivo había dictado el decreto que adjudicaba la venta de Aerolíneas. Cuarenta días después, el 29 de agosto, el ministro se presentaba ante la comisión bicameral para hacer un extenso discurso que como alguna vez dijo —Lisandro de la Torre—, “tenía la riqueza de Crespo en lugares comunes y la pobreza de Job en materia de ideas”. Recién allí logramos arrancarle el compromiso de entregarnos toda la documentación.

Tuvimos que esperar casi un mes más el 25 de septiembre, con los primeros soles primaverales, recibimos la papelería cuyo análisis nos permitió destapar la olla en menos de cuarenta y ocho horas. Pero eso lo contaremos más adelante.

La presencia de Dromi en la comisión bicameral parecía estar destinada a quedar como una frustración más, como un hecho sin mayor consecuencia que el compromiso arrancado con esfuerzo de que entregara la documentación. Sin embargo, el matutino *Página/12* lanzó una bomba. Alguien había grabado subrepticamente toda la reunión y le había entregado las cintas al diario. En la edición del 4 de septiembre se publicaron varios párrafos jugosos de la extensa perorata.

Esa mañana las radios atronaron mi teléfono. Dormidos y sorprendidos, los periodistas preguntaban sobre la veracidad de la versión. Por mi parte, cuando me leían lo publicado desde el otro lado de la línea, no me quedaban dudas de que varios párrafos se ajustaban a los dichos del ministro.

Inmediatamente nos reunimos. Nos sentíamos realmente mal. Nunca se había producido ninguna infidencia de lo hablado por cualquier funcionario o legislador en el ámbito de la comisión bicameral. Habíamos estado presentes sólo el ministro, los

doce integrantes de la comisión, tres diputados más y el secretario. Alguno de los diecisiete había escondido entre sus ropas algún grabador o lo había puesto en algún lugar secreto. Hicimos mil conjeturas, las más extrañas. Calculamos hasta la posibilidad de grabar desde la antesala por la que se accede al despacho y que como ya vimos, está situada en forma contigua a la oficina donde nos habíamos reunido. Parecía prácticamente imposible.

Hubo intervención judicial. La magistrada interviniente reprodujo el lugar donde habíamos estado sentados cada uno de nosotros. Se inspeccionó toda la sala. El domingo 9 de septiembre, el diario publicó la versión completa de la cinta, con lo cual desautorizaba la desmentida original de Dromi. Los diarios hicieron toda clase de suposiciones políticas. Cada uno traía distintas hipótesis que, como siempre ocurre, jamás se develaron.

Nosotros nos quedamos con un sabor amargo. La infidencia se había producido en nuestra casa, en el ámbito elegido por la bicameral para mantener sus reuniones, más allá de que en realidad fuese el despacho de su presidenta. Nunca había ocurrido una cosa así. Tampoco después volvió a ocurrir, a pesar de la importancia de los temas tratados.

Es frecuente que se tomen versiones taquigráficas de las reuniones. En otras ocasiones, se levanta acta. En la mayor parte de los casos, las sesiones son seguidas no sólo por los legisladores sino que también concurren —y hasta opinan—, asesores de los legisladores. Raras veces las sesiones se concretan a puertas cerradas. Sólo cuando así lo pide algún ministro o funcionario de jerarquía, Dromi había pedido una reunión reservada, y por eso se hizo de esa manera hasta que un infidente grabó todo y entregó el cassette.

Nunca supimos quién fue y por qué lo hizo. El periodista o periódico que difundió la versión y el autor material de la grabación son los únicos que conocen la verdad. Pero todos los demás nos sentimos muy molestos, porque las sospechas de la infidencia, aquellos días, cayeron sobre cada uno de nosotros.

El propio diario, en una hábil maniobra entre socarrona y seria distracción dio “varias hipótesis sobre el infidente presunto”. La publicación conocía la verdad. Conan Doyle haría decir a Sherlock Holmes: “Hay que buscar entre los que no están en esa lista”. ¿Elemental, Watson?

El episodio se diluyó. Lo importante era que Dromi nos iba a mandar todos los antecedentes de la oferta Iberia-Austral, lo que nos permitiría confirmar nuestras sospechas y desnudar públicamente la situación patrimonial de quienes pretendían comprar Aerolíneas.

El 30 de agosto dije públicamente:

—No se conoce la real situación económico-financiera del consorcio integrado por Iberia. Florencio Aldrey Iglesias, José Bonansea, Alfredo Carlos Pott,

Luis Zanón, Devi Construcciones S.A. y Cielos del Sur S.A. Se desconoce si fue constituida la garantía por el saldo del capital que exige el pliego de licitación.

No existen constancias fehacientes de que el adjudicatario efectuará las inversiones necesarias para el equipamiento y la modernización de Aerolíneas, motivo sustancial de su privatización. En estas condiciones es conveniente que el Poder Ejecutivo deje sin efecto la adjudicación.

La operación de *sale aid lease bock* (exactamente “venta y recompra en régimen de arrendamiento financiero”) consistiría para los adjudicatarios en vender tres aviones Boeing 747 y tres aviones 727 cuyo valor equivalía aproximadamente al cincuenta por ciento de la flota para hacerse de una masa grande de efectivo con el que se pagaría el contado y se comprarían los títulos de la deuda que formaban parte del precio. Las intenciones estaban a la vista desde el comienzo. Las denunciemos públicamente de esa manera la empresa se descapitalizaba, y no se cumplía con uno de los objetivos básicos de la privatización que era exactamente el contrario. ¿Se privatizaba la empresa porque era necesario dotarla de capital. Y lo primero que harían los compradores sería desguazarla para pagar parte de su precio?

La bicameral mantuvo varias reuniones. El clima era muy pesado. El ministro se resistía a enviar la documentación a la que se había comprometido el 29 de agosto. El 12 de septiembre citamos a Dromi.

El 20 le requerimos formalmente el envío de los antecedentes. El 25 a la mañana, nuevamente reunidos, exigimos la presencia del ministro. Se negó, arguyendo que el asunto estaba en el Ministerio de Economía.

A las 12 de ese día me encomendaron que como vicepresidente de la bicameral le transmitiera el malestar que reinaba entre todos los integrantes.

Puesto al teléfono, mantuvimos este diálogo:

–Yo no puedo ir ahora. El tema está en Economía y tengo varios compromisos.

–Es imprescindible que vengas. La situación arde. Prometiste hace un mes mandar los antecedentes y todavía no recibimos nada.

–Pensaré qué hacer. Además, tengo que hablar con el presidente.

–Hacé lo que quieras, pero esto es insostenible.

A las 13, Dromi llegó. Nos dijo que había hablado con el presidente, quien le dio instrucciones terminantes sobre la intimación a hacer a Iberia-Austral. Trajo nueve carpetas que contenían todos los términos de la oferta presentada por el consorcio. Se intimaría al grupo para que en 72 horas cumpliría sus obligaciones.

Con las carpetas a la vista, nosotros necesitábamos dos o tres días para analizar el contenido de los nueve tomos. Pasamos a cuarto intermedio hasta el martes siguiente a las 15.30. Habíamos conse-

guido dos cosas que el Poder Ejecutivo intimara a Iberia a cumplir sus obligaciones y que se nos entregaran –tarde, pero por lo menos alguna vez–, las nueve carpetas con los antecedentes patrimoniales del grupo oferente.

Ese mismo día, a primera hora de la tarde, con los documentos en nuestras manos, invité a dos amigos contadores –Juan Levit y Luis Galvalisi– para que se enfrascaran con nosotros y nos ayudaran a desenredar las nueve voluminosas carpetas. Prácticamente no teníamos tiempo. Era una carrera contra el reloj. En nuestras oficinas del cuarto piso del edificio Anexo de Rivadavia y Riobamba comenzamos de inmediato la tarea.

En 36 horas desgranamos los papeles. Al terminar, no salíamos del asombro.

¿Se había adjudicado Aerolíneas a un conjunto de insolventes?

De inmediato redacté el informe que el 27 de septiembre se presentaría en la bicameral. En ocho carillas quedaron sintetizados los aspectos más salientes. Estos son algunos de los párrafos que considero de mayor interés.

Hace menos de 48 horas que el ministro de Obras y Servicios Públicos puso a disposición de la comisión bicameral los antecedentes de la licitación de Aerolíneas. Era su obligación remitirlos antes de que se dictara el decreto de adjudicación porque así lo establecía el pliego por habérselo reclamado con mucha anticipación y porque habiendo un solo oferente era imprescindible asegurar la compatibilidad de las ofertas con el pliego y con los motivos sustanciales que impulsan la privatización de Aerolíneas.

En el brevísimo lapso dispuesto, analizamos la documentación. Si el ministro de Obras y Servicios Públicos hubiese cumplido con sus obligaciones en el momento debido, hubiésemos evitado muchas vicisitudes que ahora tenemos por delante. Habremos de referirnos a distintos aspectos de la oferta que trasgreden de manera sustancial las exigencias del pliego y las finalidades de esta privatización.

Antecedentes económico-financieros del grupo oferente

“(…) La participación que tiene en el consorcio cada uno de los oferentes es la siguiente:

- Iberia, 20 %.
- Aldrey Iglesias, 9,5 %.
- Bonansea, 7 %.
- Pott, 9,5 %.
- Zanón, 17,5 %.
- Devi S.A., 9,5 %.
- Cielos del Sur, 12 %.

”En conjunto totalizan el 85 por ciento del capital accionario, ya que se reserva el 5 por ciento del Estado y el 10 por ciento para el personal.

"El precio ofertado es de 130 millones de dólares al contado, 130 millones en diez cuotas semestrales 1.610 millones en títulos de la deuda pública con más sus intereses caídos estimados en 400 millones.

"(...) Sobre esa cantidad los 560 millones de dólares ofrecidos calculando el valor de mercado de los 1.610 millones de dólares en títulos de la deuda externa lo que le corresponde aportar a cada uno de los integrantes del grupo oferente según los porcentajes en que se han distribuido su participación entre pagos al contado, a plazos y con títulos de la deuda externa, es la siguiente (en millones de dólares):

Iberia (20 %), 112.

Aldrey Iglesias (9,5 %), 52,2.

Bonansea (7 %), 39,2.

Pott (9,5 %) 52,2.

Zanón (17,5 %), 98.

Devi S.A. (9,5 %), 52,2.

Cielos del Sur (12 %), 67,2.

"Para afrontar los montos que anteceden, cada uno de los representantes del grupo ha manifestado tener las situaciones patrimoniales que a continuación se analizarán, a la luz de la documentación acompañada con la oferta.

"a) Iberia. Le corresponde un aporte de 112 millones de dólares. Manifiesta tener un patrimonio neto al 31/12/89 de 1.045 millones de dólares.

"b) Aldrey Iglesias. Le corresponde un aporte de 52,2 millones de dólares. Manifiesta tener un patrimonio al 15/10/89 de cinco millones de dólares. No acompaña detalle de los inmuebles y rodados que denuncia ni justifica la valuación que les asigna.

"c) Bonansea. Le corresponde un aporte de 39,2 millones de dólares. Manifiesta tener un patrimonio neto al 30/6/90 de 0,3 millones de dólares (310.845 dólares). El contador que certifica la documentación dice: No estoy en condiciones de opinar sobre la razonabilidad de la información contenida en la manifestación de bienes.

"d) Pott. Le corresponde un aporte de 52,2 millones de dólares. Manifiesta tener un patrimonio neto al 4/7/90 de 11,6 millones de dólares. Sin embargo, lo único que presenta es una declaración jurada de bienes que consta de una sola hoja, sin acreditación alguna de las valuaciones y de la relación entre activo y pasivo.

"e) Zanón. Le corresponde un aporte de 98 millones de dólares. Manifiesta tener un patrimonio neto de 50,7 millones de dólares al 4/7/90. No acompaña detalle de bienes, ni adjunta balances de las empresas cuyo capital denuncia. Carece prácticamente de disponibilidades, estando constituida la mayor parte del activo en acciones de otras sociedades. No acredita manifestación patrimonial.

"f) Devi. Le corresponde un aporte de 52,2 millones de dólares. Manifiesta tener un patrimonio neto al 30/4/89 de 3,3 millones. Acompaña documenta-

ción. Sus disponibilidades con relación al patrimonio neto son mínimas.

"g) Cielos del Sur. Le corresponde un aporte de 67,2 millones de dólares. Manifiesta tener un patrimonio neto al 31/12/89 de 66,7 millones de dólares. No acompaña balance que permita determinar la relación entre activo y pasivo."

Las conclusiones saltaban a la vista. Iberia, que sólo entraba en el negocio con un 20 por ciento del capital, era la única que tenía un patrimonio neto acorde con la magnitud del emprendimiento que intentaba asumir. Ello sin olvidar los quebrantos que después tendría entre 1990 y 1992. Los demás socios eran pobres de solemnidad en relación a los compromisos que asumían. Ni siquiera se justificaba la situación de Cielos del Sur (Austral) denunciaba un patrimonio de 66,7 millones sin acreditarlo, pero en realidad su activo estaba compuesto por 8 aviones BAC, con excesivas horas de vuelo, cuyo valor no supera el millón de dólares por aeronave, más los derechos de *leasing* sobre dos Douglas DC-9, menos una deuda de 6 millones de dólares con el Estado proveniente de la época en que se la privatizó, menos deudas con YPF y la Fuerza Aérea.

Como nos había dicho Enrique Pescarmona, técnicamente Austral estaba en quiebra. Subsistía gracias a la "bicicleta financiera", pero para presentarse a la licitación de Aerolíneas denunciaba un patrimonio neto de 66,7 millones de dólares que, por supuesto no acreditaba.

Nos agarramos, literalmente, la cabeza. ¿Cómo era posible que los contadores, abogados e ingenieros del MOSP no hubieran detectado esto que nosotros habíamos verificado en pocas horas? ¿Hasta dónde llegaba el caradurismo de los funcionarios? ¿Por qué se manejaban con tanta ligereza los intereses públicos?

¡Ahora sí entendíamos por qué el ministro Dromi había sido tan reticente para entregarnos la documentación y prácticamente se la habíamos debido arrancar bajo dura presión!

El informe ahondaba en otras cuestiones. El consorcio debía presentar dos garantías una, por el saldo de 130 millones de dólares pagaderos a plazo y la otra, por el cumplimiento del plan de inversiones. Por la primera ofrecía la del Banco de la Provincia de Buenos Aires, aunque la carta expedida por esta institución estaba llena de condicionamientos que la tornaban inexistente. Además, era absurdo que la provincia de Buenos Aires, titular del banco, terminara siendo avalista de los particulares ante el Estado nacional.

La otra, la del plan de inversiones, acompañaba una nota del Credit Suisse que no pasaba de ser una potencial carta de intención. Por supuesto que a la hora de concretar las garantías, el Credit Suisse no apareció.

Otro capítulo esencial de nuestro informe era el análisis de las perspectivas económicas futuras de

la nueva empresa. La misma Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado había preparado un informe severamente crítico sobre este aspecto.

En la presentación hecha ante la comisión bicameral dije:

—Cabe destacar el alto grado de endeudamiento futuro que se prevé para la empresa. Esto es consecuencia de que se piensa lisa y llanamente comprar una empresa valuada en 600 millones de dólares haciendo una ínfima erogación. Esto necesariamente generará un endeudamiento que pesará sobre los resultados financieros futuros.

La Nación del 28 de septiembre publicó la información bajo el título: “Piden que se anule la licitación de Aerolíneas”. Glosaba las secuencias del informe y la tramitación producida en la bicameral, decía que el presidente Carlos Menem había afirmado que los adjudicatarios harían el depósito el viernes o el lunes, y concluía el diario de Mitre:

“Los puntos salientes de la nota enviada por Natale se detallan a continuación: Si el Ministerio de Obras y Servicios Públicos hubiese cumplido con lo dispuesto en el pliego, se habrían evitado nume-

rosos inconvenientes que han enturbiado el proceso licitatorio.”

“Los antecedentes económicos-financieros de la mayoría de los integrantes del grupo oferente no conciden con la magnitud del patrimonio de Aerolíneas Argentinas.”

“Dado que el adjudicatario comprará acciones, debe quedar sentado el principio jurídico rector de que el precio no puede ser pagado afectando recursos de la propia sociedad.”

“No se puede afectar el capital de la sociedad para pagar deudas de accionistas.”

“Las garantías ofrecidas no cumplen lo dispuesto en el pliego.

“El Estado —por medio del Banco de la Provincia de Buenos Aires— resulta ser garante de sus obligaciones con el mismo Estado.”

“Existe un alto grado de endeudamiento futuro previsto para la nueva empresa.”

La información periodística se remataba con un gráfico, en el que se sintetizaban los datos de nuestro informe sobre la situación económica de los oferentes:

ANTECEDENTES Y COMPROMISOS

Oferentes	Capital a aportar en u\$s	Capital declarado en u\$s
Iberia1	112.000.000	1.045.000.000
Aldrey Iglesias	52.000.000	5.000.000
Bonansea	39.200.000	310.845
Pott	52.200.000	11.000.000
Zanón	98.000.000	5.070.0000
Devi	52.200.000	3.300.000
Cielos del Sur	67.200.000	66.700.000

El conocimiento público de la situación que sólo habíamos podido denunciar —después de arrancarle las carpetas a Dromi— produjo una gran conmoción. Todo lo que veníamos diciendo se corroboraba con la fuerza indestructible de los números.

Dos reuniones sucesivas aportaron nuevos elementos. El 3 de octubre, el comandante de Aerolíneas, Julio Semería, que además ejerce su profesión en ciencias económicas, trazó un análisis del balance preventivo preparado por los compradores del que surgía una carga financiera anual de 40 millones de dólares, de donde se infería que endeudarían a la empresa en cerca de 500 millones de dólares, el dinero destinado a pagar el precio de compra. El 9 de octubre, el representante en Buenos Aires de un grupo de bancos tenedores de títulos de la deuda externa a los cuales Pescarmona había interesado en asociarse al negocio expresaba su preocupación al estudiar una memoria redactada en in-

glés, en la que constaba la operación de pagar el precio con el patrimonio de la misma compañía. La lectura del informe demostraba el endeudamiento que se pensaba contraer.

Ya sea por la vía del *sale and lease back* (vender parte de la flota para conseguir efectivo y títulos de la deuda. Y luego reintegrar los aviones a la compañía por medio de *leasing*, es decir, arrendándolos). O por la del *leveraged buy out* (compra con financiación ajena para lograr después el “efecto palanca”, por el cual los demás hacen la “fuerza” e Iberia “sube”). Saltaba a la vista que Iberia y sus socios criollos estaban dispuestos a hacer el clásico negocio de comprar sin dinero. En esas condiciones, sin embargo el Poder Ejecutivo seguía adelante.

Inmediatamente después del informe, dos importantes funcionarios del MOSP vinieron a la comisión bicameral el ingeniero Mario Guaragna, titular

del Comité Ejecutivo para la Reforma de las Empresas del Estado, y Emilio Fluixá, del mismo organismo. La reunión, para ellos, fue terrible. A medida que yo iba leyendo en forma pormenorizada la situación patrimonial de cada componente del consorcio comprador y les preguntaba por qué habían aconsejado la adjudicación, ellos empalidecían mientras se hundían cada vez más en los sillones donde estaban sentados.

Uno se arrellana en un sofá cuando se siente tranquilo y trata de descansar. Se hunde cuando es abrumado por las razones que esgrime el interlocutor que lo contradice y a quien no puede responder. Esta era la situación de Guaragna y Fluixá, participantes de la resolución que preadjudicó la licitación.

Otro día recibimos en la bicameral a los representantes de Iberia, Cielos del Sur y el First Boston, que era el banco de inversiones encargado de conseguir los títulos de la deuda externa. En ese momento ya no se escondía la operación de *sale and lease back* programada se la intentaba justificar. La discusión se concentró con el representante de Iberia y el *chairman* del First Boston. Naturalmente, se hablaba en castellano.

En un momento, dije:

—Por esta vía ustedes descapitalizarán la empresa. Esa descapitalización les significará una pesada carga financiera de amortización e intereses que hará inviable el futuro económico de Aerolíneas. Así nos quedaremos sin compañía aérea, o el Estado tendrá desgraciadamente que asumir el papel de socio mucho más importante que el actual para que los aviones puedan seguir funcionando.

Esto decía hace casi tres años. De brujo no tengo nada. De lógico, puede ser. Simplemente anticipaba lo que era evidente para el que quisiera mirar y lo que hoy es desgraciadamente un hecho. En efecto, el 21 de julio de 1992 el ministro Cavallo firmó un convenio con Iberia por el que se reconoce a esta compañía una serie de pretensiones y se incrementa la participación accionaria del Estado en Aerolíneas del quince por ciento, que tenía al privatizarse en 1990, al cuarenta y tres por ciento que tiene ahora. El pronóstico se cumplía.

Pero en aquel 1990, el *chairman* del First Bank contestó a mi intervención:

—No es así como usted dice. No se habrá de producir la descapitalización de Aerolíneas. El señor... —y pronunció un apellido extrañamente africano— le explicará la situación. El es un experto.

El africano tomó la palabra. Solamente hablaba inglés pero lo haría en forma fácilmente comprensible. Dijo una serie de cosas que nada tenían que ver con la explicación de que el *sale and lease back* no implicaba descapitalización de la compañía. Cuando terminó de hablar intentamos hacernos una traducción, pero no la necesitamos.

Entre el peruano con tonada anglosajona, *chairman* del First Boston, y el africano de apellido gu-

tural, nos habían querido regalar, quinientos años después espejitos de colores. Regalo repetido. La reunión estaba terminada.

Mientras tanto, los 130 millones de dólares que debían pagarse veinte días después de adjudicarse la licitación seguían sin aparecer a dos meses o más de la fecha del decreto.

Se nos había traído el compromiso de una carta de crédito abierta por el Banco Hispano-Americano por 130 millones a favor del Estado argentino. El presidente del Banco de la Nación, Hugo Santilli, aseguró ante la bicameral que eran recursos de libre disponibilidad. No le creímos. Pensamos que el depósito no existía.

Y teníamos razón.

Pasaron pocos días. Tuve la certeza de que Santilli había asegurado algo que no se ajustaba a la verdad.

En la comisión me decían, burlonamente, que el presidente del Banco de la Nación había dicho la verdad, pero exagerándola. En una reunión no pude contenerme:

—Señores, esto no puede consentirse en silencio. El presidente del Banco de la Nación nos ha asegurado que hay un depósito de 130 millones de dólares en la sucursal Nueva York a favor del Estado nacional, de libre disponibilidad, y resulta no ser así. El presidente del Banco de la Nación ha faltado a la verdad a una comisión del Congreso Nacional.

El 18 de octubre hice una nueva presentación. Era evidente que el depósito de los 130 millones se había logrado merced a un crédito puente del Banco Hispano-Americano. Yo preguntaba entonces: ¿Cuáles fueron las garantías requeridas por el Banco Hispano-Americano? ¿Es probable que el Banco de la Nación haya hecho un depósito de 130 millones en el Banco Hispano-Americano y a su vez éste haya hecho otro depósito por ese mismo importe en el Banco de la Nación, sucursal Nueva York?

Todo estaba en el aire. Las respuestas a esas preguntas, también. Los 130 millones del supuesto pago al contado seguían sin aparecer, a pesar de lo asegurado por Santilli (después se nos dijo que esa suma ingresó efectivamente al Tesoro en enero de 1991, a los dos meses de firmada la escritura de transferencia de Aerolíneas. Cuando los compradores pudieron completar la operación de comprar sin pagar). No se conseguían los *waivers*, es decir, la dispensa de los bancos acreedores de la deuda externa para que el Estado dispusiera de los bienes que garantizaban esa deuda. A mediados de octubre apenas se había conseguido un 15 por ciento de *waivers*. No estaba la garantía del saldo de precio esos otros 130 millones de dólares que los adjudicatarios debían pagar en diez cuotas semestrales. Los compradores tampoco tenían los títulos de la deuda externa que debían entregar como parte del precio al contado, ni tenían las garantías del cumplimiento del plan de inversiones.

En suma no estaba el efectivo, no estaban los títulos de la deuda externa, no estaban las garantías del saldo de precio ni del plan de inversiones y no estaban, tampoco los *waivers* de los bancos acreedores. Resumiendo la capacidad de los compradores de suscitar confianza internacional dejaba bastante que desear.

Nada estaba listo a la época de la transferencia, porque justamente la alquimia financiera consistía en eso que la ley de sociedades y el más elemental planteo ético jurídico repudia pagar con el patrimonio de la empresa que se compraba.

Lo único listo era la voluntad del ministro Dromi de concluir su privatización de cualquier manera, la voluntad de Iberia de hacer pie en aerolíneas sudamericanas de la forma menos gravosa posible y la voluntad de los socios vernáculos liderados por Pescarmona de cerrar un buen negocio sin plata. Después de todo, si los norteamericanos habían escrito libros sobre el *leveraged buy out*, ¿por qué no podían hacerlo los argentinos, acostumbrados a aprovecharse de las debilidades del Estado, con el que siempre habían podido hacer negocios provechosos para ellos?

Después de tantas idas y venidas, el 19 de octubre la comisión bicameral emitió su dictamen final. Fue firmado por la totalidad de los integrantes, aunque dos de nosotros tuvimos disidencias. Germán Abdala, opositor de la privatización, y yo, defensor de la privatización, pero convencido de que las sugerencias del dictamen terminarían siendo inocuas.

Las recomendaciones de la bicameral fueron:

– Debía exigirse solidaridad entre sí a los socios oferentes, para atender las obligaciones que asumían con el Estado.

– El pago al contado debía ingresar efectivamente al Tesoro.

– Había que observar fielmente el principio jurídico de que la sociedad es una persona distinta de la de sus miembros.

– Los avales debían llenar los requisitos del pliego, ser prestados por bancos de primera línea y efectivamente integrarse.

– El pago del saldo de precio se haría en el plazo convenido, contándose desde el día de la posesión.

El epílogo del primer acto de la tragicomedia fue borrascoso. El Poder Ejecutivo no tomó en cuenta las recomendaciones de la bicameral a pesar de que habitualmente, cuando eran hechas por unanimidad, las consideraba seriamente.

Pero en este asunto nada parecía frenarlo.

El 21 de noviembre se firmó el contrato de transferencia. En verdad, ésa es la fecha de la escritura, pero el acto comenzó el 21 y terminó alrededor de las 4 de la mañana del 22. Los contratos de transferencia tienen gran significación: después de adjudicada una licitación, debe discutirse cláusula por cláusula el contenido de la transferencia de los servicios. Esta discusión suele insumir semanas, y has-

ta meses. De allí la importancia de que el Estado busque buenos abogados para que lo representen.

En el caso de Aerolíneas parece que un abogado tuvo un papel protagónico, sólo que fue el abogado de Iberia.

Mucho después, hacia julio de 1992, cuando Cavallo se preparaba para firmar una nueva renegociación sobre Aerolíneas, los abogados del Ministerio de Economía habían analizado cuidadosamente el contrato del 21 de noviembre de 1990.

– Las cláusulas marcadas en verde son las que favorecen al Estado, las marcadas en rojo benefician a Iberia –nos dijeron–.

Recuerdo que por cada marca verde había alrededor de diez en rojo.

– Con este contrato podemos perder cualquier pleito –dijeron–.

– Bueno. No se olviden que la Corte Suprema, hasta ahora, ha tenido buena disposición con los actos del gobierno –les contesté–.

El tema de la seguridad jurídica es fundamental para el país y para los inversores. En octubre de 1991 yo había estado en Bruselas, integrando una delegación argentina que explicaba los alcances de las privatizaciones a los gobiernos y empresarios de la Comunidad Económica Europea. Era un seminario de tres días en la capital belga. Con gran insistencia, los hombres de negocios europeos querían saber si en la Argentina había leyes y jueces que hicieran respetar los derechos de quienes adquirían bienes u obtenían concesiones del Estado. El tema tiene mucha mayor significación que la que a veces se le asigna entre nosotros.

Pero volvamos al 21 de noviembre de 1990. En la escritura, los nombres de los compradores eran los conocidos Enrique Menotti Pescarmona, quien desempeñó una función esencial en el grupo, no figuraba en el contrato salvo como apoderado de varios socios argentinos, quienes en verdad eran hombres de paja de negocios ajenos, que ni siquiera aparecieron a la hora de firmar los papeles. Pescarmona eludió hacer comentarios a la prensa sobre su participación en el consorcio.

Las garantías, tanto del saldo de precio como del cumplimiento del plan de inversiones, por supuesto, no estaban en regla. La mayor parte de ellas tuvo que asumirlas Iberia, que a su vez se aseguraba las pertinentes contracautelas. El contrato de venta de Aerolíneas es de esos contratos que se redactan sobre la marcha, a medida que se van resolviendo cuestiones, y que tantas veces vimos los abogados plagado de cláusulas aclaratorias y adicionales que modifican otras estampadas anteriormente.

Es que esa madrugada la operación estuvo varias veces a punto de romperse.

Finalmente, en la mañana del 22 de noviembre, el gobierno anunciaba ufano que la privatización de Aerolíneas Argentinas había terminado. Dromi concluía su trabajosa operación que había conducido

personalmente; Iberia aumentaba su participación y los socios argentinos cedían lugar a otros españoles, como después se sabría.

“Concluyó la privatización de Aerolíneas Argentinas”, se informaba. Nosotros sabíamos que la historia no había terminado. Pronto se levantaría el telón del nuevo acto.

CAPÍTULO III

Con las alas quebradas

Al comenzar 1991 advertimos que se iniciaba un nuevo capítulo en la historia de Aerolíneas.

Para febrero, a tres meses de transferida la empresa, quedaban pendientes cuestiones sustanciales. No se habían constituido las garantías definitivas del saldo de precio ni del plan de inversiones. No se habían entregado los títulos de la deuda externa por 1.610 millones de dólares, más los intereses caídos de aproximadamente 400 millones. No se sabía cabalmente cómo estaba compuesto el grupo adquirente, ocultando los nombres como si fuera un secreto de Estado. Pero trascendía que existían sendas disputas entre los socios sobre la forma de repartirse el capital. Circulaba, por otra parte, la información de que Austral iba a ser transferida a Aerolíneas, en pago del aporte de los socios argentinos. O sea, que tres meses después de que el Estado se había desprendido de su línea aérea, todo estaba en el aire.

Pedimos informes en la bicameral. En respuesta, el 1º de marzo se hizo presente el nuevo secretario de Transportes, licenciado Edmundo del Valle Soria, hombre estrechamente vinculado a Cavallo. Del Valle Soria nos dijo que el 21 de febrero el embajador de España se había reunido con el presidente de la Nación, ofreciéndole diversas vías para resolver el problema. Respecto de las garantías del plan de inversiones, se habían rechazado varios bancos propuestos por Iberia, ya que no satisfacían las exigencias del pliego.

Con relación a las garantías del saldo de 130 millones de dólares, proponían anticipar ese pago ante las dificultades para conseguirlas. Más adelante veremos que lo hicieron, como era esperable, con un gran beneficio para ellos, aprovechándose de la caída del valor de los Bónex.

Respecto de los títulos de la deuda externa, la compañía decía tener cerca de la mitad de la cantidad que debería haber entregado meses antes. El funcionario nos anticipó, allí, que se pretendía compensar parte de esa deuda con diferencias de inventario que se habían descubierto.

—Cómo, ¿faltan aviones? —preguntamos con sorna—.

Después supimos que cuando se entregó la empresa, el 21 de noviembre, se lo hizo sin firmar inventario, que la venta no se había hecho en conjunto —“a tranquera cerrada”, como dicen en el campo— sino con un detalle de bienes desactualizado

que después obligó a una larguísima negociación que duró un año. Soria dijo que las diferencias de inventarios serían de 40 millones de dólares, que, además, la nueva sociedad sostenía que se le debían otros 60 millones por pasajes vendidos antes de la transferencia y aún no volados, y alrededor de 60 millones por deudas corrientes de la empresa estatal pagadas por la empresa privada.

Soria prometió actuar con firmeza, aunque con la flexibilidad necesaria para que no fracasara la operación.

A la sazón, no ocultaba su reconocimiento de todas las críticas que habíamos efectuado al trámite de privatización, pero —en última instancia—, él era un hombre del gobierno que venía para consolidar la transferencia, buscando, eso sí, mejorar los pasos futuros.

El 7 de marzo advertí públicamente: “De acuerdo con el pliego de la licitación y el Código Aeronáutico, la mayoría accionaria debe estar en poder de argentinos con domicilios en la República”, y agregué, “Iberia, por sí o por interpósita persona, no puede disponer ni controlar más del 30 por ciento del capital”.

La expresión no era casual. El negocio estaba concebido originalmente para que Iberia tomase el veinte por ciento de las acciones y el grupo argentino el sesenta y cinco por ciento. Pero era notoria la insolvencia de los nacionales. De allí que los españoles, que habían piloteado la parte financiera de la operación, seguramente estarían reservando alguna sorpresa. Más adelante veremos cómo fue cambiando constantemente la composición accionaria, hasta hacerse indescifrable.

Al transferirse la compañía el 21 de noviembre, se había fijado un plazo de tres meses para cumplir las obligaciones a cargo de los compradores. Por ende, el 21 de febrero debía estar todo concluido. No fue así.

El 13 de marzo los compradores no habían cumplido y enviaron una nota al Ministerio de Economía proponiendo una serie de renegociaciones. Cuando el expediente llegó a la bicameral, hice la siguiente prevención:

No se cumple con la exigencia de que el plan de inversiones sea garantizado por un banco internacional de primerísima línea. Los compradores apenas disponen del 38 por ciento de los títulos de la deuda externa y el remanente del 62 por ciento quieren pagarlo con presuntos créditos que reclaman contra el Estado. Esto no puede hacerse, porque no hay una paridad oficial de tales títulos.

“El pago de 130 millones de dólares se quiere efectuar con la entrega de Bónex serie 1989, que se ofrecen comprar al 55 por ciento de su valor nominal y revendérselos al Estado al 100 por ciento de su paridad.

” Toda la propuesta consiste en convertir las obligaciones de pagar dólares y entregar títulos de la

deuda externa, en compensación de presuntos créditos por diferencias de inventario o de gestión durante los escasos cuatro meses desde que el grupo comprador se hizo cargo de Aerolíneas.”

Con los títulos de la deuda externa se escribió un singular capítulo de la historia de Aerolíneas.

Sus compradores debían entregar títulos públicos por el citado monto nominal de 1.610 millones de dólares, con los cupones de intereses que desde la época de Alfonsín se hubiesen dejado de pagar y que, como ya dijimos, llegaban aproximadamente a otros 400 millones. El First Boston había comprado para Iberia un limitado porcentaje de los títulos. Los había obtenido en el mercado secundario alrededor del 13 o 14 por ciento de su paridad. Mientras en la privatización de Ebtel, Dromi había sido inexorable con la Bella la que obligó renunciar al área norte del servicio porque el 4 de noviembre de 1990, al transferirse la compañía, no había reunido la totalidad de los títulos que debía entregar 4 días después, cuando se transfirió Aerolíneas dio todas las facilidades que Iberia pidió.

Los compradores de Aerolíneas, vimos, tampoco tenían los títulos en marzo de 1991, entonces ofrecieron compensarlos con los créditos que reclamaban contra el Estado, a una paridad del 12 por ciento de su valor nominal, es decir, muy favorable para los compradores. Para esos títulos ya se cotizaban los títulos al 18 por ciento de su valor, y por si fuera estas cotizaciones en el mercado secundario siempre se referían a operaciones de escaso volumen. Para grandes operaciones, quienes entraban como socios cotizaban los títulos que tenían a porcentajes mucho más altos. Iberia no tenía los títulos y jamás podría conseguirlos si no pagaba, por lo menos, el 40 o 50 por ciento de su paridad —en volúmenes importantes—. Por esa razón, tan simplemente matemática, ofrecía compensarlos al 12 por ciento.

La compensación era imposible, ya que no se podía establecer un porcentaje de valor que fuera real.

El mercado secundario, que es el que aparece en la información periodística, no refleja la realidad de grandes volúmenes. Sin embargo, tiempo después, cuando ya el valor de los títulos de la deuda externa argentina habían subido largamente en los mercados secundarios porque eran útiles para intervenir en las privatizaciones, se terminó aceptando la compensación pedida por Iberia al 30,4 por ciento de su paridad nominal, que fue la tasa de corte fijada por el Banco Central.

Pero no nos anticipemos a los sucesos. Esto vendría después.

Repasemos una vez más la operación se había cerrado con el compromiso de pago de 130 millones de dólares al contado, 130 a plazos y 1.610 millones en títulos de la deuda más sus intereses caídos. Los 130 al contado dieron todo el arduo trabajo que narramos y terminaron ingresando bastante después de concretada la transferencia. Sobre los títulos, ya

anticipamos algo. Veamos ahora qué pasó con los 130 millones a plazos.

Gran sorpresa tuvimos cuando leímos los pliegos de la licitación modificados por el Poder Ejecutivo, después de que ya habían pasado por la bicameral el pago de los 130 millones a plazos debía hacerse en diez cuotas semestrales, y la primera vencía a los cinco años de transferida la empresa. Es decir, que terminarían de pagar Aerolíneas en el año 2000.

Fue allí cuando a los españoles se les ocurrió otro interesante negocio. Tenían dificultades para conseguir las garantías del saldo de precio porque eran caras, ya que el negocio de comprar sin plata no daba tranquilidad a los bancos que podían ser avalistas. Por otra parte, la cotización de los Bónex había caído mucho en el país, para esa época, como consecuencia del bloqueo de los depósitos bancarios y su pago por medio de títulos.

En la propuesta del 13 de marzo, Iberia insistía en las dificultades para conseguir la fianza bancaria por la deuda a largo plazo y entonces proponía anticipar su pago en Bónex serie 1989. Para ello hacía un cálculo de los intereses que se hubieran devengado durante los diez años del plazo, que se compensaban prácticamente con los que devengarían los Bónex.

En síntesis, Iberia se liberaba de su obligación de pagar 130 millones a plazo, con la consiguiente obligación de traer, además, una garantía bancaria, entregando Bónex serie 89 por valor nominal de 134.352.076 dólares. El Estado no podía negarse a recibir un pago anticipado, ni tampoco podía rehusar recibir Bónex, que eran títulos del mismo Estado cuyos servicios siempre se habían atendido con puntualidad. En verdad, después de haber dejado de pagar la deuda externa, habiendo consolidado a dieciséis años la deuda interna y devolviendo a largo plazo los depósitos bancarios, los Bónex terminaron siendo el único compromiso que la Nación argentina atendió siempre con gran rigurosidad.

No había argumento para rechazar los Bónex a su valor nominal.

El 12 de abril se firmó el convenio aceptando el pago anticipado de los 130 millones de dólares a cambio de la entrega de Bónex 89 por valor nominal es bueno repetir la cifra de 134.325.076 dólares.

Pero los Bónex, en la Bolsa de Comercio, se cotizaban al 55 por ciento de su paridad, porque la desconfianza general era tan grande que alcanzaba aun a los títulos que siempre habían sido pagados ¡Con 73 millones de dólares los compradores se sacaron de encima una deuda de 130 millones, amén de la gravosa carga de conseguir las garantías bancarias!

En abril se operó una importante redistribución de acciones que consolidó el dominio de los españoles sobre la compañía. En la oferta original Iberia se reservaba el 20 por ciento de las acciones, el grupo argentino el 65 por ciento y el Estado el 15 por ciento, del cual debería transferir al personal un 10

por ciento, quedándose con el 5 %. Resumiendo: Iberia 20 %, socios argentinos 65 %, Estado y personal 15 %. Esto se pactó en 1990.

Cuando se celebró la asamblea del 26 de abril de 1991, la distribución de acciones quedó establecida de la siguiente forma Iberia 30 %, Bancos españoles (Hispano-Americano, Banesto, Cofiva, Ecofisa) 19 %, Riva S.A. 17 %, Devi S.A. 17 % y Alfredo Otálora 2 %. El Estado y el personal conservaban el 15 %.

Un 49 % en manos argentinas, otro 49 % en manos españolas y un 2 % para Otálora, quien según los números societarios pasó a transformarse en el fiel de la balanza.

¿Quién era este Alfredo Otálora que recién aparecía y se convertía en el árbitro entre capitales nacionales y extranjeros? Según las mentas, Alfredo Otálora es un médico argentino, nacido en La Pampa, que en sus años juveniles actuaba en la juventud peronista. Allá por 1976 emigró a Barcelona, siguiendo una de las clásicas rutas que en los dramáticos años setenta fueron testimonio de los enfrentamientos argentinos. En España quedó radicado y allí conoció a Miguel Aguiló. Para la época de la privatización de Aerolíneas, Otálora viajaba a Buenos Aires en un avión de Iberia y se encontró con su amigo Aguiló, presidente de la compañía.

A 10.000 metros de altura, cruzando el Atlántico, Aguiló le ofreció consignar a su nombre un 2 % de las acciones de Aerolíneas, asegurándose así un titular de su confianza que tuviese el porcentaje necesario para integrar la mayoría del capital de la sociedad anónima.

Quedaba consolidada de esa manera la posición de los españoles. Eran, ahora, los dueños mayoritarios de Aerolíneas Argentinas, a pesar de toda la legislación existente en contrario.

Otra vez los espejitos de colores.

El 16 de abril lo dije públicamente:

—El grupo adquirente ha quedado constituido así: Iberia 49 % (por sí o en comisión), Alfredo Otálora 2 %, Devi Construcciones 17 % y Riva S.A. 17 %. De más está decir que Iberia, por sí o por interpósita persona, controla el paquete mayoritario de la sociedad.

“La nueva sociedad ha prometido entregar los títulos de la deuda externa, que forman parte del precio de venta, de este modo entre abril y mayo, 810 millones y sus intereses; posteriormente, los otros 800 millones más intereses —así nos había informado Soria en la bicameral—.

“El grupo controlado por Iberia (Iberia-Otálora) es titular del 51 por ciento, el grupo argentino (Devi-Riva) tiene el 34 % y el Estado con el personal el 15 %. De esta distribución surge que, debiéndose pagar 1.610 millones más intereses que para esa época ya eran otros 500 millones todo en títulos de la deuda externa, el grupo Iberia debería entregar títulos por 966 millones más intereses, y el grupo Devi-

Riva debería hacerlo por una suma establecida en 644 millones más intereses.

”Pero el grupo argentino es insolvente en relación con la magnitud de la operación. Ante esta realidad patrimonial, cabe preguntar de dónde provenirán los títulos que se deben entregar. ¿Se intentará realizar la operación por medio de socios sueltos? ¿Los bancos acreedores, que son los únicos que disponen de títulos de la deuda se transformarán en socios definitivos del negocio aeronáutico? ¿Pero a los bancos les interesa el negocio aéreo, o el suyo es el negocio financiero? ¿Qué futuro le espera a la empresa? ¿Se respetarán las normas que exigen que la mayoría de las acciones estén en poder de argentinos domiciliados en el país? ¿Cómo se compadecen las declaraciones de Miguel Aguiló, cuando oculta ante la prensa quiénes son los poseedores del 19 % de las acciones, con las normas del Código Aeronáutico, que exigen que las acciones sean nominativas?”

Cuando se firmó el convenio del 12 de abril, se anunció públicamente que estaba resuelto el problema de Aerolíneas. “Terminaron las negociaciones con Iberia”, declaraba el gobierno.

“En junio volveremos a hablar de Aerolíneas”, sostuvimos nosotros.

En virtud del convenio de abril, Iberia había entregado títulos por 840 millones de dólares. Quedaban pendientes otros 770 millones que Iberia no tenía. Además, había anticipado reclamos contra el Estado.

El 4 de julio se firmó un nuevo convenio entre el Estado y la compañía. Antes del 12 de ese mes entregarían títulos por otros 210 millones. De esa manera completarían 1.050 millones, pero les quedaban pendientes 560. Todo era en títulos de la deuda externa, que cuando Iberia debió entregarlos —agosto de 1990— se podían comprar a menos del 15 por ciento de su valor nominal, pero que luego habían subido en su cotización.

Por su parte, el consorcio comprador había hecho reclamos contra el Estado (diferencias de inventarios, pasajes vendidos y no volados, deudas atrasadas) por 151.500.000 dólares.

El convenio establecía que para el 15 de octubre de 1991 se concluiría el proceso de verificación de los créditos reclamados por Iberia y luego se deduciría la suma que finalmente el Estado tuviera que pagarle de los títulos que Iberia y sus socios debían pagarle al Estado. Para eso el Banco Central estableció la paridad a la que se compensarían los títulos de la deuda externa: cada dólar de deuda externa más sus intereses equivaldría a u\$s 0,304 (dólares estadounidenses trescientos cuatro milésimos). Cuando Iberia debía pagarle al Estado con papeles de la deuda, éstos se rescataban a menos del 15 % de su valor nominal; ahora que el Estado debía compensar deudas a Iberia, se admitía la valorización que habían tenido durante el tiempo de incumplimiento y se establecía una paridad del 30,4 %.

Otro nuevo buen negocio del grupo comprador.

De esa forma la deuda externa rescatada por el país terminaría siendo muy inferior a la prevista en el momento de adjudicarse la venta de Aerolíneas.

“En octubre concluirán las tratativas con Iberia”, anunció el gobierno.

“En noviembre se cumplirá un año desde que los nuevos dueños se hicieron cargo de Aerolíneas, pero para esa fecha todavía subsistirán discusiones entre las partes”, dijo el 8 de julio.

Mientras tanto, los españoles hacían las cuentas del “Gran capitán”. Habían empezado con algunos reclamos contra el Estado por diferencias que decían encontrar en los inventarios (la misma estrategia utilizada por Pescarmona cuando compró Austral). En el convenio de julio decían ser acreedores por poco más de 150 millones de dólares. Tiempo después, aumentaban sus reclamos a 170 millones, finalmente estiraron la cifra hasta 200 millones. Al cabo de larguísimas discusiones el gobierno terminó reconociendo algo más de 100 millones.

Iberia reclamó 200 millones de dólares al Estado, pero terminó admitiendo que se le reconocieran poco más de 100 millones.

¡Pavada de diferencia!

Esta es la seriedad con la que se manejó la empresa estatal del Reino de España en sus negociaciones con el gobierno de la República Argentina.

Parece que todavía creían que seguíamos siendo indios, a pesar de que estábamos en las vísperas del 5.000 aniversario del descubrimiento. Aunque hay que admitir que algunos funcionarios criollos hicieron muchas maloneadas en este asunto.

Vimos que el 13 de marzo de 1991 el grupo comprador formuló sus reclamos por diferencias de inventarios, pasajes vendidos y no volados, deudas anteriores y otros rubros. El 4 de abril se había convenido que para el 15 de octubre debían presentarse, discutirse y determinarse cuáles de esos reclamos se admitirían.

Durante dieciocho reuniones celebradas entre julio y octubre discutieron los representantes de una y otra parte cada uno de los ítem que componían sus reclamos. Por el lado oficial integraban la delegación miembros de la Secretaría de Transporte, el Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, la Sindicatura General de Empresas Públicas, Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado, la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, la Fuerza Aérea, la Secretaría de Hacienda, la Comisión Fiscalizadora, la Comisión Liquidadora, cada organismo con integrantes titulares y asesores. La comisión bicameral designó al ingeniero Victorio Arístides Torrecilla. En las actas de las reuniones consta que el sector público estaba representado en cada sesión por alrededor de 15 o 20 funcionarios, quienes discutían largamente con los representantes del grupo comprador. Finalmente se derivaban todas las

actuaciones al Ministerio de Economía, Secretaría de Transporte, que era el organismo que tenía la palabra final sobre la aceptación o rechazo de cada rubro.

El detalle de los distintos tópicos que globalizaban los reclamos es ilustrativo de la ineficiencia con que se preparó la venta de Aerolíneas, ineficiencia a la que debe añadirse la inclusión de partidas que nunca tuvieron ninguna justificación legal ni técnica.

Los tópicos son los siguientes: *a)* inventario físico de bienes de uso, cambio y consumo, *b)* bienes de uso no aeronáutico, *c)* diferencias entre el pliego y el material entregado, *d)* diferencias por niveles de *stock*, *e)* material recibido en condiciones de baja; *f)* revisión técnica de depósitos, *g)* diferencia de ciclos (decolaje y aterrizaje) de los aviones, *h)* inventarios ineficientes; *i)* cumplimiento de las pautas de mantenimiento *standard* de las aeronaves (se demostró que no había diferencia), *j)* bienes transferidos y no recibidos, *k)* órdenes de compra, *l)* banco de prueba, *ll)* devolución de sobrantes, *m)* fletes y gastos de reparación en el exterior, *n)* pasajes vendidos por ARSE (Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado), volados por ARSA (Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima), *ñ)* vacaciones del personal pendientes de otorgamiento, *o)* indemnización por incapacidad, *p)* deudas de ARSE impagas; *q)* reserva mantenimiento flota B 707, *r)* pasajes vacacionales al personal pendientes, *s)* deudas con organismos oficiales, *t)* Opartar, *u)* fondo permanente de retiros; *v)* gestión administrativa; *w)* contratos de fletamiento, *x)* seguros.

Ya nos estábamos quedando sin letras en el abecedario.

Cuando se venden activos de magnitud, lo que debe asegurar el vendedor es que se entregan los grandes componentes de la unidad enajenada. En el caso de Aerolíneas, los aviones y algunos conjuntos esenciales. Pero no se puede discutir si en la agencia de San Pablo, como efectivamente ocurrió, no estaban los acondicionadores de aire de la marca que consignaba el inventario porque fueron cambiados por otros que no figuraban en el detalle. Nadie puede pensar que en San Pablo no tenían aire acondicionado. El error que se cometió fue no adoptar provisiones sobre aspectos esenciales de la continuidad empresarial, lo que desató el aprovechamiento del grupo comprador.

Dijimos que el Estado terminó admitiendo apenas poco más de la mitad del monto reclamado. Nadie se resigna por cierto, a que le rechacen reclamos por 100 millones de dólares, a menos que tenga completa conciencia de lo insustancial de su pretensión. Los espejitos de colores esta vez no encandilaron.

El asunto sirvió, al menos, para un interesante descubrimiento cuando el Estado se puso a escarbar papeles encontró que Pescarmona todavía debía 6.000.000 de dólares, provenientes de la privatización de Austral.

Si nadie se acordaba del asunto, la cuenta seguía de largo, total el Estado, generalmente, se olvida de cobrar sus créditos.

“Incendio de un 747 en Ezeiza. Escenas de pánico y varios contusos en la evacuación del avión”, titulaba en tapa *La Nación* el 2 de febrero de 1992.

“Fuego en un avión de Aerolíneas. quejas de pasajeros por cómo fueron evacuados.” Ese era el título del día en doble página de *Clarín*.

¿Qué había pasado? El Boeing 747, matrícula LVMLD, estaba preparado para despegar con destino a Nueva York. A la 0.30 del domingo, la turbina número cuatro del avión que iniciaba el vuelo 336 comenzó a incendiarse. Según se dijo después, la alarma no funcionó en la cabina del comandante. Una azafata fue quien transmitió la situación cuando la nave se dirigía hacia la cabecera de pista y el fuego de la turbina, refulgente en la noche, funcionó como alarma. Se evacuaron los 360 pasajeros que estaban a bordo.

Según las crónicas periodísticas, elaboradas sobre la base de los dichos de los pasajeros, la desocupación fue lenta, y algunas de las puertas de emergencia no funcionaron.

Según los directivos de la empresa, cuando vinieron a informar a la comisión bicameral, la evacuación se hizo en tiempo perfecto, algunas puertas de emergencia no se abrieron justamente porque así se indica en esos casos para las que están cerca del motor con siniestro, y la inexistencia de víctimas (sólo hubo algunos pocos lesionados) hablaba a las claras de la eficiencia del operativo de salvataje.

“Esa contingencia le puede pasar a cualquier avión: hubo un arranque en falso y una turbina se prendió fuego, pero enseguida se apagó y los pasajeros fueron sacados de la nave en tiempo récord”. Así informaba públicamente, el día del suceso, la oficina de Relaciones Públicas de Aerolíneas.

¿Por qué se produjo el incendio? ¿Cuál fue la causa de que el comandante se enterara de lo que estaba pasando sólo por la azafata? ¿Habían corrido riesgo los 360 pasajeros y la tripulación, o se trataba de una contingencia sin peligro mayor como decían los de Aerolíneas?

Nos hicimos una y otra vez estas preguntas. Los aviones, en sí, son muy seguros. Una turbina puede incendiarse en pista o en vuelo y eso no significa que se vaya a producir una tragedia. Todos los resguardos de seguridad están previstos de antemano: desde la misma cabina el comandante extingue el fuego. Entonces, ¿por qué tuvo que ser una azafata la que informara? ¿Qué razón hubo para que el comandante no fuera alertado de inmediato por los mecanismos automáticos de la aeronave?

Inmediatamente nos pusimos a investigar si ése era un hecho aislado o si tenía antecedentes cercanos que obligaran a adoptar alguna actitud sobre un asunto del que recién empezábamos a tener no-

ticias la posibilidad de que el número de incidentes técnicos de los aviones hubiera aumentado sensiblemente.

La matrícula civil argentina está formada por las letras LV. Todos los aviones comerciales que operan en nuestro país son denominados por ambas consonantes, seguidas por otras tres letras que son las que identifican en particular a cada avión. Todos los aviones, excepto algunos los que siguen teniendo matrícula extranjera, como los DC 9 de Austral, que encabezan su nominación con la letra N porque estos equipos fueron obtenidos en *leasing* y conservan la matrícula de origen, estadounidense. Los aviones militares argentinos tienen matrícula T, que los pilotos la transforman en una palabra para que sea bien entendida por radio. Les llaman “Tango”, con frecuencia, cuando se menciona al primer avión presidencial, que tiene matrícula militar se lo denomina “Tango cero uno que se identifica en verdad como T-01.

Conseguimos información, y detectamos los siguientes incidentes técnicos producidos en 1991:

1. Boeing 747, matrícula LVOPA. El 12/2/91 en vuelo AR 150 en Río de Janeiro, fisura en ventanilla de pasajeros en vuelo, se dio señal de alarma con descarga de combustible.
2. Boeing 747, matrícula LVOPA. El 12/3/191 el motor número uno se autoaceleró y no respondió al acelerador. Debíó pararse.
3. Boeing 747, matrícula LVLMLR. El 22/5/91 se cortó en vuelo el rotor del motor número dos.
4. Boeing 747, matrícula LVOOZ. El 10/9/91 se cortó en vuelo el rotor del motor número uno. Se percibió alta vibración. Hubo problemas en la presión de aceite.
5. Boeing 747, matrícula LVOOZ. El 19/10/91 se desprendió durante la carrera de despegue el panel antisonoro. Se abortó el decolaje.
6. Boeing 747, matrícula LVMLE. El 19/10/91 el motor número dos sufrió pérdida hidráulica en el aeropuerto de Orly, demorando 6 horas. la partida
7. Boeing 747, matrícula LVOOZ. El 22/12/91 cruzando el océano Atlántico, en vuelo de Buenos Aires a París, dejó de funcionar un motor y se debió aterrizar en Madrid.
8. Boeing 747, (alquilado a GPA). El 29/12/91 tuvo problemas en la reversa. Debíó ser traído desde Brasil en “ferry” (sin pasajeros) y en el trayecto dejó de funcionar el motor número 4.
9. Boeing 747, matrícula LVOOZ. El 15/1/92 vuelo AR 115, sufrió alta vibración en vuelo y se cortó un rotor. Hizo escala técnica en Madrid.
10. Boeing 747, matrícula LVMLP. El 31/1/92 en Madrid, demoró la partida 4 horas por asimetría en los *flaps*.
11. Boeing 727, matrícula LVMIP. El 1º/1/91 no se pudo ajustar la potencia en ascenso del motor número uno, por haberse cortado un rotor.

12. Boeing 727, matrícula LVODY. El 3/5/91 se desprendió el eje de un motor.

13. Boeing 727, matrícula LVMP. El 29/8/91 se rompió el compresor del motor número dos.

14. Boeing 707, matrícula LVISC. El 2/7/91 se cortó el rotor y la bomba de regulación del motor número uno.

15. Boeing 737, matrícula LVLIV. El 8/9/91 rotura del cojinete del motor número uno.

16. Boeing 737, matrícula LVJMX. El 13/9/91 el motor número uno detectó exceso de temperatura y presión de aceite. Rotura de la bomba principal.

17. Boeing 727, matrícula LVODY. El 30/11/91 alarma en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, por falla del motor.

18. Boeing 707, matrícula LVISC. El 11/12/91 falla en el control del motor número uno en Panamá.

19. Boeing 747, matrícula LVOER. El 13/12/91 quedó sin funcionamiento de *flaps* en Madrid.

20. Boeing 747, matrícula LVMLR. El 20/12/91 en Ezeiza, alarma en vuelo con pérdida total de líquido.

21. Boeing 747, matrícula LVBWF. El 3/1/92 alarma de incendio en motor número tres.

22. Boeing 747, matrícula LVOEP. El 1°/1/92 en Río Gallegos, en el vuelo transpolar a Auckland se trabó el reversor del motor número uno.

Creemos necesaria esta enumeración tediosa pero ilustrativa. No mencionamos los distintos problemas detectados en aviones aterrizados en Aeroparque por motivos como alta temperatura en motores, alarmas de incendio, presión de aceite, y otras dos escalas técnicas producidas en Córdoba por fallas mecánicas.

El 5 de febrero nuestra comisión bicameral solicitó que se requiriese con urgencia la presencia de representantes de Aerolíneas y de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad para que informaran sobre los episodios ocurridos en Ezeiza que tanta repercusión habían tenido y sobre el listado de incidentes que habíamos descubierto.

El 18 de febrero se presentó una delegación encabezada por el ingeniero Alfredo Daie, director del Área Técnica de Aerolíneas. Daie era un funcionario con muchísimos años de actuación en la compañía, muy respetado en el ambiente aeronáutico por su capacidad. Nos aseguró que el mantenimiento de los equipos seguía siendo muy ajustado a las exigencias técnicas de los fabricantes de aviones, que nada había que temer y que se respetaban todas las normas de seguridad.

Cuando, por mi intermedio, le leímos a Daie el listado de los incidentes técnicos que habíamos detectado, admitió su veracidad. El primer paso estaba dado. No había dudas de que la lista de inconvenientes sufridos que a cualquier lego en la materia asusta era correcta. Sin embargo, el funcionario de la compañía los atemperó, señalando que eran de rutina en el mundo de la aeronavegación.

—El mantenimiento de la flota de Aerolíneas sigue siendo muy bueno y no hay ningún motivo de alarma —sostuvo—.

—Sin embargo, ingeniero —le dije—, del listado de incidentes que usted acaba de reconocer surge algo evidente en el primer semestre de 1991 se produjeron cinco; en el segundo semestre, quince y solamente en enero de 1992, seis. De veintisiete percalces durante trece meses, solamente hubo cinco en los seis primeros meses, cuando la empresa recién se había privatizado y veintidós en los siete meses restantes. Esto no puede atribuirse a la casualidad. Aquí hay una causalidad que debe establecerse. ¿Cuál es el motivo —pregunté— de que los percalces técnicos de los aviones de Aerolíneas haya aumentado en proporción geométrica en el segundo semestre de 1991, con relación al primer semestre del mismo año, y ese aumento geométrico siga en enero de 1992?

—Lo que pasa es que se está haciendo un aprovechamiento más racional de la flota. Los aviones vuelan más horas por día, y al volar más pueden tener más incidentes respondió Daie, y concluyó. Pero el mantenimiento sigue siendo perfecto.

Nosotros sabíamos que los aviones estaban volando más horas. Los argentinos, aprovechando las bondades de la estabilidad, viajaban más al exterior. Conseguir un pasaje en Aerolíneas durante el verano de 1992 fue una de las empresas más difíciles, si el destino era Europa o los Estados Unidos. La compañía aplicaba todos sus recursos al máximo.

Había alquilado un avión a la Guinness Pitt Aviation (GPA), un jumbo que antes arrendó Philippines Airlines y que le dio muchos dolores de cabeza a Aerolíneas por el estado en que lo recibió, a pesar de que había sido revisado por KLM, la compañía holandesa que es socia de GPA, la más grande empresa que alquila aviones en el mundo.

Con sede en Shannon, Irlanda, GPA es la misma empresa que estaba preparada para hacer la operación de *sale and lease back* cuando, al comprar Aerolíneas, Iberia pensaba vender varios aviones de la flota para pagar el precio de la privatización.

—Ahí está la cuestión, ingeniero Daie —dije en la reunión de la bicameral—. Hay aviones que están volando 17 o 18 horas por día. Calcule otras tres horas más desde que sale del hangar, se hace el embarque de pasajeros, después el desembarque y de vuelta al hangar. Dígame: ¿cuánto tiempo le queda a ese avión para que se le haga la revisión de rutina?

En general, los promedios contemplados en las planillas de Boeing prevén alrededor de 13 horas diarias como máximo de vuelo, pero la Argentina está situada en el extremo sur de América. Para llegar a Estados Unidos o Europa hay que hacer largas travesías. Los aviones, para alcanzar el hemisferio Norte, haciendo varias escalas, vuelan muchas horas diarias. El tiempo remanente dedicado al mantenimiento resulta entonces escaso.

Era evidente que el aumento en proporción geométrica de incidentes técnicos y consiguientes demoras –que es lo que mide el Boeing para determinar los porcentajes de confiabilidad de las aerolíneas– respondía a una sola causa: el aumento de horas diarias de vuelo, como admitía Daie, traía la consecuencia de disponer menor tiempo para el mantenimiento.

¿Esa reducción del mantenimiento afectaba solamente a la comodidad del vuelo, o también a su seguridad? ¿El creciente aumento de incidentes técnicos tenía como exclusiva resultante demoras y problemas afines, o podía tener alcances peligrosamente mayores? Esos eran los interrogantes que nos preocupaban y a los que necesitábamos dar respuestas serias.

La gente de Dirección Nacional de Aeronavegabilidad aseguraba que los aviones eran absolutamente confiables, ellos hacían siempre el control de las planillas de mantenimiento y todo lo que hacía a la estructura sustancial de los aviones era atendido. La pregunta era, entonces, ¿dicen eso porque es así, o lo afirman para no crear problemas?

Una acuciante responsabilidad nos invadía. Al temor general de la gente a los aviones (no es lo mismo la tierra que el aire) se agregaban todos estos acontecimientos que no podíamos eludir, pero tampoco acrecentar con espectaculares manifestaciones. Era necesario conocer todos los detalles para poder alcanzar, nosotros, el equilibrio justo. Las leyes de la física sobre la acción y reacción no son conocidas por todos. Por supuesto, bien sabemos que el avión es el medio de transporte más seguro que hasta hoy ha inventado el hombre.

Mucho más seguro que el automóvil, al que la universalidad de los mortales se sube con displiencia.

Años atrás, una de las estadísticas regulares de la IATA informaba que en los aviones adheridos a ella –todos los de las compañías internacionales– había muerto un pasajero cada 1.800 millones transportados durante todo un año. Uno cada 1.800 millones. Eso es lo que se llama seguridad. Blas Pascal hubiera mejorado su ley de probabilidades si hubiera conocido tres siglos atrás estas cifras.

No podíamos transmitir temor, de eso estábamos seguros. Pero tampoco ignorar el aumento proporcionalmente geométrico de los incidentes técnicos ocurridos desde la privatización.

–Los aviones de Aerolíneas son seguros. Yo me subo a ellos todas las semanas. Si tuviera la menor duda, no lo haría –repetí– hasta el cansancio a toda pregunta periodística o de la gente en la calle.

Era, naturalmente, la absoluta verdad. También era verdad que ahora había más problemas que antes, y eso debía transmitirse.

–El apretón les viene bien, porque de esa manera los de Aerolíneas se cuidarán –nos confió un funcionario de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad–.

Después, con el correr de los meses, el chubasco del verano del 92 pareció haber pasado. Las cosas se habían ordenado, las exigencias que planteamos y las denuncias que hicimos debían haber contribuido a restablecer los niveles de cuidado de los que siempre pudo enorgullecerse Aerolíneas Argentinas y que en los últimos tiempos la estadística de los incidentes técnicos demostraba que no eran los mismos.

Sin embargo, los vientos no se mantendrían siempre, caímos. El 11 de septiembre, el Boeing 747, matrícula LVOOZ, efectuaba el vuelo AR 382, desde Buenos Aires hasta Los Angeles. Al hacer escala en México y efectuarse el control de rutina se descubrió una deformación de la barquilla del motor número tres.

Al revisarlo, se advirtió que el perno que sujetaba la turbina al ala estaba descabezado, roto en varias partes, carcomido y con la grasa antioxidante interior corroída. El comandante decidió la inoperabilidad del avión, pero desde Buenos Aires le sugirieron la posibilidad de traerlo en “ferry” (sin pasajeros). El comandante Semería se negó, por razones de seguridad, y el avión quedó en la capital azteca para su reparación.

Cada turbina está sujeta al ala por dos pernos cada uno con capacidad suficiente para soportar todo el peso, además de tener otros dos que sólo cumplen funciones de orientación. Estos pernos son cilindros de metal, huecos, de aproximadamente quince centímetros de largo por cinco de diámetro de la base, recubiertos en su cara interior de material petroquímico. Se los rellena con una especie de grasa antioxidante y se los sujeta con dos bulones.

En el parte elevado por el piloto a la compañía consta que el representante de Boeing en México dejó “la advertencia para que Aerolíneas Argentinas repase los pernos de este avión cumpliendo los Boletines del Servicio Boeing apenas llegue a su base de mantenimiento”.

Por cierto que si el hecho hubiera ocurrido en vuelo, el susto hubiera podido ser muy grande. Según informó la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, de inmediato se dispuso la revisión de todos los pernos de los motores. La compañía decidió cambiarlos por pernos nuevos.

El 19 de septiembre, el Boeing 747 que efectuaba el vuelo AR 145 procedente de la escala en Madrid, al llegar a Río de Janeiro soportó la pérdida de un panel de cobertura del ala, en una extensión de tres metros por uno, dejando en descubierto el interior, y sueltas, porciones del “borde de fuga”; en el *flap* interno medio había dos orificios, uno de ellos de un metro por veinticinco centímetros. El comandante Jorge Pérez Tamayo, al elevar su informe describiendo el percance, expresó por escrito que el representante de Boeing en Río de Janeiro “dijo que esto ocurría porque no se había cumplido con un boletín de mantenimiento de Boeing”. El avión quedó en el Aeropuerto del Galeao para que se le hicieran

las reparaciones, ya que no se lo podía traer en vuelo hasta Buenos Aires por razones de seguridad.

Nuevos pedidos de informes. Nuevas denuncias. Nuevas preocupaciones. México primero y Río de Janeiro, después, fueron lugares geográficos de escasa suerte para los jumbos de Aerolíneas. ¿Qué hubiera pasado si el perno del motor que se encontró roto en México ocasionara la caída de una turbina en vuelo, accionando con toda su potencia y despedida como un buscapié en cualquier dirección? Y si el panel del ala desprendido tocaba el estabilizador de cola, ¿cuál hubiera sido el equilibrio de la aeronave?

Fueron interrogantes que nos hicimos, no sin un dejo de angustia.

El 15 de octubre recibimos información del director nacional de Aeronavegabilidad, brigadier Juan Manuel Baigorria, del jefe de la Junta Investigadora de Accidentes, brigadier Horacio José Viola, del director de Aviación General, comodoro Juan C. Luscher, y del director de Aviación del Transporte, comodoro Enzo Cols.

Otra vez las consabidas preguntas. Otra vez las consabidas explicaciones. Sí, el episodio de México había sido preocupante; la oxidación del perno era la causa de su rotura. Pero podíamos quedarnos tranquilos: habían sido cambiados todos los de los Boeing 747.

—Ustedes están volando con cachivaches seguros —sostuvo con amabilidad el brigadier Baigorria ante funcionarios de Aerolíneas—.

La frase fue título de todos los diarios del día siguiente ¡Cachivaches seguros!

Que los aviones de Aerolíneas tienen sus años no es novedad para nadie. Ninguno de largo alcance fue incorporado en los últimos diez años. Por eso había que privatizarla bien y comprometer un buen plan de inversiones. Seis Boeing 747, con antigüedades que oscilan entre los diez y catorce años; ocho Boeing 727, cuyos orígenes datan de diez a catorce años, once Boeing 737, adquiridos entre dieciocho y veintitrés años atrás, tres Focker F 28, con edades que van desde diecisiete hasta veinte años, últimamente, después de la privatización, se agregaron cuatro Mc Donnell Douglas (MD 82 - MD 88), aunque muy tardíamente respecto al plan de inversiones comprometido.

Tal vez por eso el brigadier Baigorria habló de cachivaches. Pero en verdad, la vida útil de un avión es muy larga. Mientras se le haga adecuado mantenimiento, pueden volar hasta el cansancio.

Aunque al bautizarlos, Baigorria había agregado el adjetivo “seguros”. Esta era la palabra que queríamos oír. La Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, por intermedio de sus técnicos, afirmaba que eran seguros.

Los responsables del tema, los que debían controlar en nombre del Estado —brigadieres, comodo-

ros e ingenieros—, decían que lo eran hora, nos debíamos quedar tranquilos, Baigorria nos dijo:

—Le hemos exigido a Aerolíneas que aumente en un veinticinco por ciento el tiempo destinado a mantenimiento en los hangares.

No habían sido vanas nuestras preocupaciones, ni injustificadas nuestras denuncias. Ahora, los “cachivaches seguros” tendrían que disponer de un veinticinco por ciento más de tiempo para mantenimiento en los hangares, y así serían “cachivaches más seguros”. Habíamos llamado la atención, algunos resultados estábamos obteniendo. Podría seguir subiéndome tranquilo todas las semanas a los aviones de Aerolíneas.

Eso era, al menos, lo que se me aseveraba. En el fondo de mi espíritu, por la gente y por nosotros, deseaba que 105 expertos nos hubieran dicho toda la verdad y nada más que la verdad.

Durante los días en que concentrábamos nuestra preocupación sobre el nivel de mantenimiento de los aviones, el ministro Cavallo firmaría un importante acuerdo con Aerolíneas. Pero para llegar a él, tenemos que hacer memoria recordamos que el 13 de marzo de 1992 se habían pactado mecanismos para resolver diferencias económicas entre las partes o —dicho directamente—, entre el gobierno y la compañía.

Allí se había acordado:

— Declarar un saldo acreedor a favor del Estado de 61.030.000 dólares, importe que se pagaría así:

10.500.000 dólares, capitalizándolos como aumento patrimonial del Estado, 50.530.000 en tres cuotas de 16.843.333 dólares con vencimientos el 15/6/92, 15/12/92 y 15/6/93. Estas sumas podrían compensarse con pasajes oficiales para funcionarios. A casi un año y medio de la transferencia, entonces, se habían otorgado nuevos plazos para pagar, y hasta dado la opción de compensarlos con pasajes.

— En el plazo de 120 días se debería concluir el ajuste de los créditos y los débitos reclamados por ambas partes.

— El Estado resolvería la libre disponibilidad de varias aeronaves, y se ocuparía de transferir el dominio de los inmuebles vendidos.

— Aerolíneas ratificaba su obligación de cumplir con el plan de inversiones, comprometiéndose a efectivizar el ingreso de aeronaves, previsto para 1991 —ya había vencido el plazo, pues estábamos en 1992—, dentro de los cuarenta y cinco días.

El 7 de mayo envié una nota al ministro Cavallo, advirtiéndole sobre el tema del precio de los pasajes: “El Estado es el principal cliente de Aerolíneas”, decía, “en razón de los múltiples funcionarios que utilizan sus servicios nacionales e internacionales. ¿Cuál es la tarifa que se aplicará para compensar los 50 millones de dólares? La falta de una mención expresa indica que la tarifa que se tendrá en cuenta será la oficial. Sin embargo, la realidad económica,

no sólo en grandes usuarios, sino inclusive en las contrataciones particulares, es otra. En cualquier vuelo internacional el precio que un usuario individual puede obtener directamente en Aerolíneas o en una agencia de viajes es muy inferior a los precios oficiales. Lo mismo ocurre con las demás compañías aéreas”.

La advertencia al ministro no tuvo respuesta.

En mayo de 1992 el tema Aerolíneas volvió a calentarse. Se había conocido el balance de la empresa, cerrado al 30 de junio del año anterior. En siete meses, desde la privatización –la compañía se entregó sin deudas, ya que todo el pasivo anterior fue absorbido por el Estado–; se había acumulado un endeudamiento de 800 millones de dólares.

En realidad, según el balance, el pasivo era superior. Llegaba a los 970 millones de dólares, y se descomponía así: el pasivo corriente, 800 millones, pasivo no corriente, 170 millones.

Pero si bien una parte mínima del pasivo de 970 millones podía justificarse, eran inexplicables préstamos por más de 400 millones y deudas comerciales cercanas a otros 400.

¿Cómo era posible que una empresa recibida sin deudas estuviera debiendo en siete meses más de 800 millones de dólares sin tener un motivo lógico?

Al leer el balance, se advertía que técnicamente Aerolíneas Argentinas S.A. había entrado en estado de liquidación por pérdida de capital, el pasivo superaba largamente al activo.

Para disimularlo, el balance agrandaba el activo con una serie de acreditaciones que no tenían ninguna justificación.

Inmediatamente pedimos informes sobre lo que estaba pasando. ¿Cuáles eran las causas del endeudamiento? ¿Cuánto se debía a los bancos españoles Hispano-Americano, Banesto y Santander? ¿Por qué le asignaban valor contable a las rutas de la compañía en vuelos internacionales, si estas rutas no se podían enajenar, ya que el titular de ellas era el Estado, Aerolíneas solamente tenía el derecho de usarlas por un plazo limitado? ¿Cómo se había incorporado Austral al patrimonio de Aerolíneas? ¿Por qué se había admitido la emisión de acciones preferidas (es decir, con renta asegurada más allá del balance de la compañía y con valor de voto diferencial), que licuaban el porcentaje de acciones ordinarias que tenía el Estado y el personal? ¿Cuál es la composición real del capital accionario de la empresa? ¿Qué porcentaje tienen Iberia, los bancos españoles, los socios argentinos, el Estado y el personal?

–Iberia estafa y miente –dije públicamente el 30 de mayo–. El balance demuestra la falacia de Iberia y de sus socios españoles y argentinos. Hay una deuda de 361 millones de dólares con los bancos españoles, que no es dinero que deba la nueva sociedad, en la que el Estado y el personal tienen un quince por ciento de acciones.

Me refería, concretamente, a esto la nueva sociedad, donde participaban como accionistas el Estado y el personal, no tenía por qué asumir la deuda que habían construido los compradores para pagar la empresa.

–Se emiten acciones preferidas continué–, por otros 85 millones que, en realidad, encubren otras deudas con bancos españoles. Se estafa al Estado cuando se aumenta el capital con acciones preferidas disminuyendo su participación accionaria. Iberia miente cuando dice que ha pagado todo el precio de la venta. Todavía debe más de 50 millones de dólares.

El 2 de junio, dije:

–El 75 por ciento del capital de la compañía aérea de bandera argentina está en manos de Iberia y los bancos españoles. La situación tiene una sola forma de resolverse. Hay que recomponer el capital social de manera que capitales argentinos retomen el control societario, como lo exige la ley 19.030.

El secretario de Transporte, Edmundo Soria, estuvo en la comisión bicameral para informar sobre la situación planteada. Sus declaraciones a la prensa fueron tan enérgicas como lo habían sido las que hizo para nosotros:

–Si Aerolíneas no se capitaliza, no tiene destino. El gobierno se mantendrá firme e inflexible. Hay 445 millones que deben separarse del balance. Se trata de 85 millones de dólares por la emisión de acciones preferidas y de otros 360 millones de deuda contraída con un conjunto de bancos españoles, entre ellos el Hispano-Americano y el Banesto. La empresa hipotecó siete aviones para obtener garantías. Eso es una irregularidad y fue oportunamente señalada. En Economía no se está conforme con la gestión de la empresa a partir de un endeudamiento injustificado que debilita su posición en el mercado.

En junio visité a Soria. Después de reiterarle que todas las críticas que yo había hecho a la privatización de Aerolíneas respondían al deseo de que las cosas se hicieran bien, me explayé sobre lo que a mi entender había que hacer para enderezar la situación.

–Le he preparado este memorando con una serie de sugerencias, estoy convencido de que es el único camino para encontrar una solución digna.

Le resumí su contenido:

–Iberia no ha actuado de buena fe en sus relaciones con el gobierno reclamó en su momento 200 millones de dólares y luego admitió su reducción a poco más de 100 millones; constituyó hipotecas sobre los aviones sin poder hacerlo; pretendió incluir pasivos por 450 millones de dólares que no corresponden; todo esto obliga a ser muy precavido en los compromisos que se puedan asumir.

“El problema excede lo que sería la relación entre el Estado argentino y una empresa aeronáutica, ya

que Iberia es una compañía del Reino de España. El asunto debe ser considerado de país a país, entre el presidente de la Nación y el presidente del gobierno de España, y luego las tratativas deberían desarrollarse entre ambos ministros de Economía.

”Es inviable el proyecto de Iberia de pagar el precio de compra con el producto económico de la misma empresa. Ello es así ya que la operatoria corriente de la empresa hace imposible obtener recursos para: a) afrontar la renta y la amortización de un endeudamiento de 450 millones de dólares; b) cumplir con el plan de inversiones por 560 millones; c) atender los gastos corrientes de la compañía.

”En estos momentos, el 75 % de Aerolíneas está en manos de Iberia y 91 en conjunto de los bancos españoles, ya que tienen el cincuenta y uno por ciento de las acciones ordinarias por 100 millones de capital y el ciento por ciento de acciones preferidas por 85 millones de dólares. Esto contradice las disposiciones legales que establecen que la línea de bandera y las de cabotaje deben tener capital mayoritario argentino. Esta exigencia no es fortuita, ni chauvinista. ¿Responde al objetivo de la privatización? traspasar a manos privadas de capital mayoritario argentino a Aerolíneas para que sirva a los intereses aerocomerciales de la Argentina y no sea un apéndice de los intereses aerocomerciales de la línea de bandera de España.

”En síntesis, la propuesta consiste en: a) plantear el asunto en términos políticos, de país a país; b) requerir buena fe en las negociaciones para dilucidar las cuentas devengadas y los pagos efectuados desde el 21/11/90 hasta el presente; c) obtener la concurrencia de un grupo de inversores argentinos dispuestos a hacer los aportes de capital necesarios para que la empresa sea de capital mayoritario argentino, sin perjuicio de que Iberia mantenga su treinta por ciento. Bien administrado, el negocio es atractivo, porque el cabotaje tiene un alto grado de ocupación y los vuelos internacionales habitualmente están a *full*.”

“Esta es la única solución posible que asegurará el éxito de la privatización. Por el contrario, si se dejan las cosas como están o se hace alguna salida contable, nos quedamos sin línea de bandera argentina, ya que Aerolíneas será un apéndice comercial de Iberia y la compañía tendrá imposibilidad económica de desenvolverse, por lo que avanzará hacia su obsolescencia, primero, y su extinción, después.”

—Lo que usted propone —dijo Soria—, lo suscribo ahora mismo.

—Espero que también el ministro Cavallo lo entienda y lo haga suyo, contesté.

Soria me pidió que rubricase el ejemplar del memorándum. Cumplido este pedido, prometió transmitírselo a Cavallo.

El 16 de julio, durante la habitual reunión de gabinete, se conversó sobre la situación de Aerolíneas. Por la tarde nos reunimos en la bicameral. Habla-

mos del tema y propuse tener una reunión inmediata con el ministro de Economía. Para ese momento, se advertía que la firmeza del ministro de días anteriores estaba cambiando.

Algo pasaba que nosotros no conocíamos. Liliana Gurdulich se comunicó con Economía y nos transmitió que a las seis de la tarde Cavallo nos esperaba en su despacho. Para ir debimos suspender una interesante e importante reunión que teníamos que mantener a la misma hora con el secretario de Obras Públicas, Saúl Bauer, para hablar sobre el peaje.

Con Gurdulich de Correa, Berhongaray, Alvarez Echagüe y González, fuimos hasta el Ministerio de Economía. Nos esperaban Cavallo y tres colaboradores suyos, dos de ellos, Liendo y Fosatti, abogados.

El ministro nos recibió con una larga exposición en la que percibíamos que de sus labios brotaban muchos de los argumentos escuchados antes en las charlas con la gente de Iberia que los españoles intervinieron en la licitación de Aerolíneas por una decisión política de Felipe González, que no se vendían las “joyas de la Corona” sino la “hipoteca de la abuela”, que Iberia pagó un excelente precio, que el negocio aerocomercial andaba mal en todo el mundo, que las compañías soportaban fuertes quebrantos como consecuencia de la guerra del Golfo, que era lógico que el pasivo contraído para pagar el precio de la compra fuera asumido por la compañía (j), que la gente del mundo aeronáutico le dijo que era absurdo imponer un plan de inversiones a cinco años porque las inversiones debían flexibilizarse en función de las demandas del mercado.

Ante nuestro requerimiento sobre el cambio de actitud que estaba asumiendo, después de que tanto él como Soria habían sido muy categóricos en rechazar las pretensiones de Iberia, contestó.

—Lo que yo decía era antes de conocer los alcances jurídicos de los convenios que se firmaron. Ahora, debo darles la razón.

Intervino uno de sus colaboradores, mostrándonos los contratos.

—Hemos marcado con verde y con rojo las cláusulas favorables y las desfavorables para el Estado en el convenio de transferencia del 21 de noviembre de 1990, y como ustedes pueden ver, son muchísimas las cláusulas en rojo y muy pocas las que están en verde.

Parece que la culpa la tenía Dromi.

—Me parece muy bien —comencé a hablar— que el ministro de Economía, que siempre dice que las cuestiones legales son formales, ahora descubra la importancia que tienen los asuntos jurídicos.

Me había salido de adentro el abogado, harto de tanto economista dispuesto a desvalorizar el derecho. Seguí.

—Lástima que ahora el gobierno se acuerde de las leyes y los contratos para aceptar las imposiciones de Iberia.

Cavallo acusó el impacto:

—Nosotros no aceptamos las imposiciones de Iberia, pero los técnicos me dicen que si vamos a pleito, lo perdemos.

—Con la Corte que tienen —dije—, no deberían tenerle tanto miedo a los juicios.

El nivel de la conversación había subido de tono. Con Cavallo no siempre es fácil dialogar. Cuando se empecina en algo, sube el tono de voz, enrojece y transforma, inmediatamente, la conversación en polémica. Ya lo conocíamos del Congreso. En el ministerio actuaba igual.

—¿Vos qué propones? ¿Que reestaticemos Aerolíneas?, —preguntó molesto—.

—¿Yo? Si soy defensor de las privatizaciones antes que vos. Le propuse a Soria una serie de medidas destinadas a enderezar la situación, sin reestatizar nada. Aquí te doy el memorándum que la semana pasada, le entregué a tu secretario de Transportes.

Cavallo no terminó de leer el documento que le entregué. En seguida reaccionó:

—¿Qué pretendés? ¿Que Menem hable con Felipe González? ¡Si yo ya hablé con González y con Solchaga, el ministro, hablé diez veces! con todos los problemas que hay en el país, y hace dos meses que el asunto que más tiempo me lleva es Aerolíneas.

—El decreto 1.024 modificó toda la situación jurídica, y eso es lo que ahora le da la razón a Iberia, intervino uno de los colaboradores del ministro.

—El decreto 1.024 no modifica nada —respondí—.

(Recordemos que el decreto 1.024 disponía, en mayo de 1990, dos medidas simultáneas que se mantuviera jurídicamente la existencia de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado para que éste absorbiera el pasivo de la empresa, y que se creara Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima.)

El ministro estaba realmente ofensivo. El diálogo amenazaba con entrar en zonas de no retorno. Me incorporé para retirarme, Liliana Gurdulich de Correa, me detuvo.

—Quedáte Alberto. Por favor, quedáte.

No se podía seguir la conversación. Cavallo no quería escuchar razones. Por buena educación me quedé.

Me senté. Estaba claro que de mi parte no había ninguna intención de reestatizar Aerolíneas. Sólo quería evitar que la mala operación concebida por Dromi y que ahora Cavallo estaba por consumir, se consolidase. Quería sugerir caminos para mejorar la situación.

Eran inaceptables los argumentos del ministro por la vía elegida, serían ellos quienes terminarían reestatizando Aerolíneas, con el agravante de que al haber pasado Austral a formar parte del activo de Aerolíneas, también la reestatizarían parcialmente. Recordaba aquella lejana entrevista con Pescar-

mona, cuando me confesó la inminente quiebra de la empresa si no lograban hacer operaciones financieras.

Cavallo nos había contado que, con el convenio que estaban discutiendo con Iberia, el Estado aumentaría su participación al 43 por ciento del capital.

—¿Vos tenés conciencia —le pregunté—, de que si ustedes aceptan cargar el endeudamiento de 450 millones de dólares en el pasivo de Aerolíneas, la empresa será inviable económicamente?

—Entonces habrá que capitalizarla, contestó el ministro.

—¿Y quién la va a capitalizar —pregunté—, si los españoles no piensan poner un peso.

Hubo un pesado silencio. Es que la respuesta caía por su propio peso, el Estado tendría que aportar plata en el futuro y capitalizar la empresa, si pretendía que no nos quedáramos sin transporte aéreo.

La reunión estaba terminada. Nos despedimos con la amarga sensación de que el gobierno había concluido claudicando otra vez ante los españoles.

En la semana siguiente, Cavallo vino a la comisión bicameral. Era el día 21 de julio, una fecha que —luego lo sabríamos—, iba a ser amargamente significativa. No había mucho que hablar. Casi se podría decir que era una reunión protocolar, porque todo había sido discutido el jueves 16. Repitió sus conabidas argumentaciones.

Lo escuchamos con un respeto que no disimulaba el aburrimiento. Por nuestra parte, como una rutina, sin entusiasmo, reiteramos los planteos jurídicos. Es que él insistía en que legalmente, la posición del Estado era insostenible. Yo sabía interiormente qué difícil es convencer a un economista con razones de derecho, especialmente si no quiere atenderlas. Como último esfuerzo, le pedimos la copia de los convenios que estaban por firmar con Iberia, pero nos dijo que todavía no estaban listos, porque se seguían introduciendo reformas.

—Apenas tenga el texto definitivo, se los hago llegar —prometió—.

Reiterando su promesa, el ministro se despidió. Cada uno de nosotros se dirigió sin comentarios a su despacho. Reinaba la desazón.

Al cruzar al Anexo donde tengo mi oficina, advertí que las sombras de los edificios se estaban alargando, era el sol, que se iba a iluminar otros espacios del planeta. Me pregunté si esas largas sombras llegarían hasta la mesa de acuerdos a donde el ministro Cavallo ya habría llegado para firmar con los españoles los convenios del 21 de julio. Esos convenios que minutos antes nos había asegurado que no estaban listos todavía para que los estudiara la comisión bicameral.

En su argumentación, el ministro se había abroquelado en el planteo jurídico, insistía en que su cambio de opinión estaba determinado por un nuevo análisis de los aspectos legales, constituidos an-

tes de que él se hiciera cargo del tema. La responsabilidad, para Cavallo, era de otros –su antecesor en Obras Públicas, Dromi– y él ya no podía hacer nada. Por nuestra parte, tentamos que destruir los argumentos jurídicos del ministro. Sobre lo económico había poco que discutir, era evidente que si se admitía cargar sobre el pasivo de Aerolíneas el endeudamiento contraído por sus nuevos dueños para comprarla, el futuro patrimonial de la empresa sería crítico. Nadie podía negarlo.

Al acuerdo del 21 de julio se llegó después de la siguiente tramitación:

1. El 17 de julio el ministro de Economía remitió una nota a ARSA (Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima) en la que objetaba: *a)* que en el balance se le hubieran imputado a la sociedad obligaciones que correspondían individualmente a los socios; *b)* que no se contemplara ningún compromiso de los accionistas para cumplir con el plan de inversiones; *c)* la constitución de hipotecas sobre las aeronaves.

2. El mismo 17, ARSA contestó. Dijo que el cuestionamiento al balance no correspondía las hipotecas habían sido bien constituidas y solicitaba se incluyeran en la negociación otras cuestiones, como la flexibilización del plan de inversiones ARSA; comunicó la designación del doctor Horacio Fargosi como su representante en las negociaciones.

3. El 20 de julio se firmó un “acta de conciliación” entre Rubén Domingo Poncio, por el gobierno, y Horacio Fargosi.

4. El 21 de julio se firmó el convenio definitivo entre el ministro de Economía y ARSA.

En cuatro días se había hecho todo. Desde el viernes 17 hasta el martes 21 –con sábado y domingo por medio–, se había sellado la suerte de Aerolíneas.

En realidad, no nos sorprendió. El jueves 16 Cavallo nos había informado en su despacho lo que pensaba hacer. Los pasos habían sido meramente formales, a pesar de que el dictamen de la Procuración del Tesoro, después de analizar las duras objeciones del servicio jurídico de la Secretaría de Transportes, opinión que había hecho suya, la Dirección de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía, había aconsejado que se siguiera una vía de negociaciones seria y no meramente formal.

El dictamen del servicio jurídico de la Secretaría de Transportes fue elaborado por el doctor Hugo Efrahi Richard, calificado profesor universitario, convocado por Cavallo y Soria para que los asesorara legalmente. Richard cuestionó a fondo el comportamiento de ARSA, especialmente desde el ángulo del derecho societario, y propuso diversas medidas para tutelar el interés del Estado.

El aspecto legal de la cuestión –siempre sostuvo–, tenía un triple ámbito de relaciones jurídicas convergentes de derecho común, en función de la compra-venta de la unidad operativa de transporte, de derecho societario, en virtud de las relaciones entre los socios de ARSA, de los cuales uno de

ellos era el Estado con el quince por ciento de las acciones, y de derecho administrativo, en mérito a la concesión otorgada para prestar el servicio de transporte aéreo.

Horacio Fargosi era el abogado de ARSA. Al plantearse los conflictos del balance, la empresa también buscó el patrocinio de Emilio Cárdenas. Este se comunicó conmigo –mantenemos una cordial relación desde hace muchísimos años–, diciéndome que trataban de encontrar una solución a los problemas. Le dije que la única posible era que aparecieran socios argentinos asumiendo el control del paquete mayoritario de la empresa, haciendo inversiones en firme, y sin cargar el endeudamiento en la empresa. Cárdenas respondió que ése era su esfuerzo, pero que era difícil encontrar socios argentinos si la empresa era tan vapuleada por la prensa. Quería algunos días de tregua. Sobre la intervención de Cárdenas en el problema de Aerolíneas no volví a tener noticias.

La insistencia de Cavallo en que el aspecto jurídico era lo que justificaba su cambio de posición obligó a la bicameral a considerar en su dictamen la evolución legal de la licitación de Aerolíneas. El decreto 461 del 9 de marzo de 1990 había aprobado los pliegos de la licitación para la privatización de ARSE, que se efectuaría mediante la transferencia a ARSA de los bienes de aquélla. El decreto 1.024 del 28 de mayo de 1990, al que Cavallo y sus asesores responsabilizaban por haber cambiado la historia del asunto y obligarlos a claudicar ante las pretensiones de Iberia, no decía nada importante que alterara el problema, disponía la continuidad legal de ARSE para atender los pasivos anteriores a la privatización y excluía de la venta el *–free shop* y los “derechos de rampa”, que como ya narramos– tendrían otro destino. El decreto 1.354 del 18 de julio de 1990 adjudicó a Iberia y a sus socios la licitación consistente en el ochenta y cinco por ciento de las acciones de ARSA. El decreto 2.201 del 19 de octubre del mismo año dispuso: *a)* la constitución de ARSA y la inscripción de la sociedad; *b)* la firma del contrato de transferencia de las acciones de ARSA; *c)* la aprobación de los estatutos de ARSA. El decreto 2.348 del 21 de noviembre aprobó el contrato de transformación de las acciones, el contrato de transferencia de la unidad de transporte y la transferencia de ARSE a favor de ARSA de las concesiones, licencias y permisos. El 16 de noviembre se firmó la escritura por la que el Estado vendió a Iberia y a sus socios el ochenta y cinco por ciento de las acciones de ARSA y el 21 se firmó la escritura de transferencia de ARSE a favor de ARSA de la unidad operativa de transporte.

Sabemos que el lector está harto. Hasta yo lo estoy en esta pesada enumeración. Pero si no nos empeñamos en la buena memoria no podemos visualizar la realidad, y el mal manejo de esta privatización “vedette” (mejor dicho, el muy mal manejo) logra ocultarse detrás de los infinitos argumentos cambiantes y tramposos que tantos saben dar en este

país. Un poco de paciencia por lo que viene, porque es imprescindible.

La lectura de los decretos y contratos, entonces, demostraba:

a) Que no era exacto –como decían Iberia y Cavallo–, que ARSA hubiera adquirido la totalidad de los activos de Aerolíneas y por lo tanto pudiera cargar en el pasivo de ARSA el endeudamiento contraído por Iberia para pagar el precio de la compañía.

b) Lo realmente cierto es que el Estado dispuso la privatización parcial (85 %) de las acciones de ARSE, que vendió un porcentaje mayoritario de esos activos y que para hacerlo llamó a licitación. Que en esa licitación se presentó un solo interesado, ofreciendo un precio por el 85 % de los activos. Que la constitución de ARSA recién fue dispuesta el 19/10/90, adquiriendo Iberia y sus socios, el 85 % de ARSA, casi un mes después, el 16/11/90. Que para esa fecha ya debía haberse pagado el precio, aunque no se lo hizo. Que la venta del 85 % de las acciones del Estado en ARSA a Iberia y sus socios, en el precio irrisorio de 212 dólares, demuestra el carácter meramente instrumental que tuvieron esos trámites.

c) Entonces queda documentada la insostenible tesis de Iberia y de Cavallo que ARSA (es decir, la sociedad) compró los activos de Aerolíneas, y por eso puede cargar en su pasivo el endeudamiento contraído para pagar el precio.

La verdad económica y jurídica es que Iberia y sus socios compraron el 85 % de esos activos, por los que se obligaron a pagar un precio que debió efectivizarse antes que ARSA existiera.

La formación de esta sociedad, al final del trámite de privatización, fue un mero acto instrumental, destinado a concretar la operación formalizada antes, con la oferta, la adjudicación y la obligación de pagar el precio, la cual debió materializarse antes de la constitución de ARSA.

Los efectos patrimoniales eran absolutamente distintos. Si ARSA cargaba con un endeudamiento de 450 millones de dólares, la viabilidad económica de Aerolíneas Argentinas era inexistente. Si la deuda era afrontada por los compradores, Iberia y sus socios, el panorama era otro.

La operación de comprar sin plata, alentada por Pescarmona e Iberia, quedaba al desnudo. La falacia de los argumentos de Cavallo estaba a la vista.

Otros dos planteos de Iberia que Cavallo admitió, deberían haberse rechazado la constitución de hipotecas sobre las aeronaves, no tenía sustento legal. Absurdamente, Iberia hipotecó aviones de Aerolíneas para contra garantizar a varios bancos el aval que le dieron a Iberia por el cumplimiento del plan de inversiones.

En consecuencia, si Iberia no cumplía con el plan de inversiones, que consistía en traer aviones nuevos, el Estado podría ejecutar los avales de los ban-

cos. Pero a su vez, los bancos podrían ejecutar las hipotecas que contra garantizaban los avales.

El mecanismo era perverso y perfecto si Iberia no tenía aviones nuevos, el Estado podía ejecutar a los avalistas, entonces los avalistas ejecutaban las hipotecas, entonces, por no traer Iberia aviones nuevos, a Aerolíneas le rematarían los viejos. ¡Bonito negocio!

Como broche de oro de la cuestión, el convenio del 21 de julio establecía expresamente que Iberia debía ser el operador de Aerolíneas, por lo que la compañía española, con un treinta por ciento de acciones, sería quien manejaría la línea de bandera argentina en la que el Estado argentino retomaba el 43 por ciento del capital. ¡Tenemos más acciones que Iberia, pero el manejo lo hace ella!

Por último –*last but not least*– se acordó flexibilizar el plan de inversiones, con lo que uno de los objetivos básicos de la privatización de Aerolíneas, consistente en la modernización de la flota, quedó al arbitrio de Iberia...

A partir de la aprobación de los convenios del 21 de julio de 1992, la situación accionaria de Aerolíneas quedó así. Estado nacional y personal, 43 %; Iberia, 30 %; bancos españoles Hispano-Americano, Banesto y Cofiva, 19 %; Alfredo Otálora (hombre de Iberia), 2 %, y socios privados argentinos (Riva, De Vicenzo y Bunge), 6 %.

Todo había cambiado, a través de sus sucesivas modificaciones, desde el origen del cuento. El Estado, que se reservaba al principio un cinco por ciento para sí y un 10 por ciento para el personal, pasó a tener el 43 por ciento, reestatizando parcialmente Aerolíneas, a la que ahora se añadía Austral, que le pertenecía, el grupo de socios argentinos insolventes que de entrada tenían el 65 por ciento, redujeron su participación al 6 por ciento, Iberia, los bancos, más el hombre de paja es decir, el capital español, llegaban al 51 %.

Las disposiciones del Código Aeronáutico y la ley 19.030, sobre nacionalidad mayoritaria argentina de las líneas de cabotaje y la línea internacional de bandera, pasaron al cajón de las normas en desuso.

¿Cómo se había llegado a esto? Por una suma de contradictorias actitudes de José Roberto Dromi, primero, y Domingo Felipe Cavallo, después.

¿Cómo fue posible que en 4 días, desde el 17 de julio hasta el 21, se negociaran todos los acuerdos que el ministro nos había anticipado el jueves 16, un día antes, según dijo, de que se iniciaran las discusiones?

La computadora indiscreta de un estudio jurídico de Buenos Aires, que no era justamente de abogados del Estado, nos trajo la respuesta en la versión del 13/7/92; figuran los borradores de la nota de reclamos que el ministro pasaría luego a Aerolíneas Argentinas S.A. el 17/7/92; con la misma fecha figura la nota de respuesta de ARSA al minis-

tro el 20/7/92, el acuerdo entre Rubén Domingo Poncio, por el Estado, y Horacio Fargosi, por ARSA y el convenio final entre el ministro de Economía, ARSA y demás partícipes del 21/7/92.

La computadora indiscreta contó la verdad.

La historia termina –al menos en este capítulo– cuando el 20 de agosto el ministro Cavallo es interpelado en el Senado ¡Qué ganas tenía –mientras observaba el debate– de haber podido ocupar una banca allí, solamente por ese día! Hubiera hecho al ministro preguntas que no se le hicieron, y hubiera dicho cosas que debería haber escuchado. Al día siguiente pedimos una interpelación en la Cámara de Diputados. Nos dijeron que no, que el ministro ya había estado en el Senado.

En nuestro ámbito no se nos permitió discutir todo públicamente.

Se nos prometió que concurriría a una sesión en la Comisión de Transportes. El tema podía licuarse. porque además de Aerolíneas, Cavallo sería interrogado sobre ferrocarriles, peaje y otros temas. Pero era una oportunidad, y no la íbamos a desperdiciar.

La asistencia del ministro a la comisión se demoró varios meses, pero al final se concretó el 22 de diciembre de 1992. Apenas iniciada la reunión rompió el fuego con varias preguntas:

–¿Por qué se aceptó el balance al 30 de junio de 1991 con un endeudamiento superior a los 500 millones de dólares? ¿Por qué se aceptó en los convenios del 22 de julio que Iberia fuese operadora de Aerolíneas, ante la clara exigencia de la ley 19.030 de que las líneas aéreas argentinas deben ser de capital mayoritario argentino, administrado por argentinos? ¿Cómo puede suponerse que tenga viabilidad económica una empresa que tiene de origen un endeudamiento superior a los 500 millones de dólares? ¿Por qué se está mejorando la situación de Austral a expensas de Aerolíneas, a pesar de que es notorio que aquella es una empresa controlada por ésta? ¿Cuál es el pasivo actual de Aerolíneas Argentinas sabiendo que en el balance al 30 de junio de 1991 superaba los 800 millones de dólares? ¿Supera los 1.000 millones el pasivo actual?

Todas las preguntas fundadas en precisas argumentaciones que constan en la versión taquigráfica, apuntaban a concretar la última:

–Para cerrar esta primera intervención, quiero saber qué va a pasar con Aerolíneas Argentinas.

Personalmente estoy convencido que si la situación sigue así, esto terminará inexorablemente en una quiebra. Si el gobierno español o Iberia no hacen aportes de capital ni tampoco los hace el gobierno argentino, –tal como lo ha dicho en forma reiterada el señor ministro de Economía–, el futuro de la compañía será la quiebra.

Cavallo contestó en una extensa exposición. Justificó los pasos que se habían dado con los convenios del 22 de junio –dio los motivos de su deci-

sión que por cierto no nos conmovían–, y finalmente, entró al grano del asunto.

–Teniendo en cuenta que la empresa viene perdiendo mucho dinero, ¿podrá seguir funcionando continuamente? –se preguntó el ministro–. Se contestó. Esto depende de que Iberia siga aportando dinero o no. Y luego remató: supongamos que Iberia no pone más plata, en ese caso algún acreedor va a comenzar a accionar contra la empresa y es probable que vaya a la quiebra.

Después se explayó largamente sobre lo que ocurriría en caso de quiebra, la intervención judicial, su administración dentro del proceso concursal y demás aspectos legales y económicos. El ministro y yo estábamos de acuerdo si Iberia no afrontaba los quebrantos, Aerolíneas terminaría en la quiebra. Claro que esto ocurriría por los pasos decididos por el ministro, y por haber hecho oídos sordos a las sugerencias que tantas veces hicimos.

“Cavallo admite la posible quiebra de Aerolíneas.” titularon los diarios en sus ediciones del 23 de diciembre. Las proximidades navideñas tal vez hayan motivado otras preocupaciones en muchos argentinos.

Pero para mí, que seguía de cerca todo esto, lo reconocido por Cavallo era la admisión de lo que había pronosticado durante mucho tiempo.

Me fui de la reunión con la pena de estar viendo las consecuencias de los sucesivos errores cometidos, que había denunciado durante más de dos años. Los ministros, satisfechos –¿satisfechos?– con lo que habían realizado. Mientras tanto, Aerolíneas Argentinas carreteaba con las alas quebradas.

ANEXO 2

Índice de las actuaciones realizadas por Alberto Natale ex diputado nacional e integrante y presidente de la Comisión Bicameral de Control y Seguimiento de las Privatizaciones - Ley 23.966 (sobre la privatización de Aerolíneas Argentinas S.A.)

Año 1990

5-7-90: Nota bicameral, consideraciones único oferente.

9-8-90: Nota bicameral solicitando documentación.

28-8-90: Nota bicameral observando la adjudicación.

30-8-90: Dictamen de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado.

Observando pliegos de licitación e invitando al ministro de Economía y Obras Públicas para informar sobre el proceso.

20-9-90: Observaciones a la oferta nota a la comisión bicameral.

3-10-90: Nota a la comisión bicameral declarando no admisible la oferta.

11-10-90: Nota a la comisión bicameral solicitando informes sobre aeronavegación.

18-10-90: Nota a la comisión bicameral con objeciones a la adjudicación a Iberia y asociados.

19-10-90: Dictamen de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado en disidencia con observaciones a los pliegos de licitación.

15-11-90: Nota a la comisión bicameral solicitando copia del contrato antes de su firma.

21-11-90: Citar a la comisión para tratamiento de la adjudicación.

13-12-90: Nota a la comisión bicameral solicitando informes sobre pagos de la venta de ARSA.

Año 1991

5-2-91: Nota a la comisión bicameral solicitando informes por incidentes de aviones.

8-2-91: Nota a la comisión bicameral pidiendo informes sobre la garantía del saldo de adquisición.

Proyecto de resolución, expediente 5.172 (20-2-91). Solicitando informes sobre la adjudicación de Aerolíneas, patrimonio de los oferentes, pagos realizados, composición accionaria y otras cuestiones.

Proyecto de resolución, expediente 5.470 (6-3-91). Pedido de informes sobre Aerolíneas Sociedad del Estado, estado de liquidación, inventarios y cuestiones anexas.

7-3-91: Nota a la comisión bicameral recordando normas vigentes en aeronavegación.

3-4-91: Nota al señor presidente Menem con copia al ministro de Economía, Domingo Cavallo y al secretario de Transporte, E. Soria, fundamentando las observaciones a la propuesta de Iberia y asociados.

21-5-91: Nota a la comisión bicameral con análisis económicos financieros de la venta.

Año 1992

– Proyecto de resolución, expediente 4.681 (6-2-92). Pedido de informes sobre fallas técnicas sufridas por aeronaves de Aerolíneas Argentinas y controles de verificación que se realizan.

– Preocupación de Natale sobre la seguridad en los vuelos de Aerolíneas Argentinas, 8/2/1992.

– Duro juicio de Natale: “Aerolíneas Argentinas empeora cada día”, 25/2/1992.

– ¿Tendrá que esperarse alguna fatalidad para que las autoridades administrativas tomen cartas en el asunto de Aerolíneas?, 27/3/1992.

– Natale: “Como anticipé hace seis meses, el tema de Aerolíneas entró en turbulencias”, 21/4/1992.

7-5-92: Nota al ministro de Economía Domingo Cavallo con observaciones al acta de conciliación y acuerdos complementarios.

27-5-92: Nota a la comisión bicameral solicitando copia del balance.

– Natale denuncia alto grado de endeudamiento de Aerolíneas Argentinas, 27/5/1992.

– Proyecto de resolución, expediente 825 (27-5-92). Solicitando balance, nivel de endeudamiento, pasivo incorporado, hipotecas constituidas, situación jurídica de Austral y plan de inversiones.

28-5-92: Nota a la comisión bicameral solicitando composición accionaria actual.

– Natale: “Iberia miente y estafa”, 30/5/1992.

– Para Natale, “Aerolíneas Argentinas es un apéndice de Iberia que al no operarse a tiempo se transformó en peritonitis aguda”, 2/6/1992.

– Natale: “Iberia compró sin plata”, 5/6/1992.

– Posición de Natale en la Comisión de Transportes, 7/6/1992.

10-6-92: Nota a la comisión bicameral reclamando que previo a convalidar el acuerdo la comisión debe expedirse.

– Natale: “Sin solución con Aerolíneas”, 19/6/1992.

– Natale: “Está a la vista la mala fe de Iberia”, 27/6/1992.

– Natale: “Aerolíneas Argentinas sigue sin levantar vuelo”, 1º/7/1992.

– Natale: “La desaparición de Aerolíneas Argentinas”, 18/7/1992.

– Natale se opone a las modificaciones, 21/7/1992.

– Reparos de Natale, 22/7/1992.

– Natale: “El argumento de Cavallo no se sostiene”, 23/7/1992.

– Para Natale lo de Aerolíneas Argentinas ya es farsa, 8/8/1992.

– Natale: Análisis de los convenios suscritos por el ministro de Economía con Aerolíneas Argentinas, 10/8/1992.

– Natale: “Espero que Cavallo acepte mi propuesta de discutir sobre Aerolíneas”, 21/8/1992.

27-8-92: Dictamen de minoría de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado rechazando el acta de conciliación y acuerdos complementarios del 21-7-92.

16-9-92: Nota de la comisión bicameral por incidentes en la flota.

– Proyecto de resolución, expediente 3.220 (17-9-92) sobre incidentes producidos en aviones de Aerolíneas Argentinas. Controles realizados e informe técnico.

– Proyecto de Natale por un nuevo incidente en un avión de Aerolíneas Argentinas, 17/9/1992.

23-9-92 Nota de la comisión bicameral por incidentes de aviones.

– Proyecto de resolución, expediente 3.375 (23-9-92). Pedido de informes por incidentes de aviones en escalas de países extranjeros y controles realizados.

– Natale: “Avión de Aerolíneas pierde pedazo de ala”, 28/9/1992.

– Proyecto de resolución, expediente 4.142 (23-11-92). Solicitando la presencia del ministro de Economía para informar sobre la situación económica-financiera y el plan de mantenimiento de Aerolíneas Argentinas S.A.

– Proyecto de resolución, expediente 4.204 (25-11-92). Pedido de informes solicitando si existe plan estratégico de desarrollo aeroportuario y datos varios del funcionamiento del sistema de aeropuertos.

1º-12-92: Nota a la comisión bicameral por incorporación aviones Casa retirados de Iberia en España.

– Proyecto de resolución, expediente 4.656 (28-12-92). Pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre causas de endeudamiento de Aerolíneas Argentinas, con un pasivo abultado y qué controles ejercen los directores nombrados por el Estado, y transferencias de dinero a Iberia en detrimento de la línea de bandera.

Año 1993

– “Sin un aporte de fondos, Aerolíneas no va a aguantar”, sostuvo Natale, 10/1/1993.

– Natale: “Iberia operó Aerolíneas Argentinas desastrosamente”, 12/1/1993.

– Pedido de informes de Natale, sobre las deudas de Aerolíneas Argentinas, 16/1/1993.

– Proyecto de resolución, expediente 4.724 (18-1-93). Solicitando informes sobre endeudamiento, créditos contraídos y discriminar deudas por diversos conceptos en la empresa Aerolíneas Argentinas.

– Natale: “Segue sin resolverse la falta de inversiones por parte de Iberia”, 13/2/1993.

– Natale revela datos de un informe sobre Aerolíneas, 26/2/1993.

– Natale: Aerolíneas y Austral reducirán sus vuelos en invierno, 11/3/1993.

15-4-93: Nota a los integrantes de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado por la situación de Aerolíneas.

– Natale: Iberia prepara su retiro de Aerolíneas Argentinas, 16/4/1993.

– Alberto Natale denuncia vaciamiento de Aerolíneas, 20/7/1993.

– Natale pide reunión urgente de la comisión bicameral por la situación de Aerolíneas, 20/10/1993.

20-10-93: Nota a la comisión bicameral por la situación de ARSA.

30-11-93: Nota a la comisión bicameral reiterando situación.

30-11-94: Natale: requiere la presencia de Soria para que explique la situación de colapso de Aerolíneas, 2/12/1993.

– Natale: sólo un acuerdo entre Felipe González y Menem, puede evitar el colapso de Aerolíneas, 6/12/1993.

– Natale: “Sólo un loco puede poner plata en Aerolíneas”, 27/12/1993.

Año 1994

21-2-94: Nota solicitando al secretario de Transporte, E. Soria, copia del balance.

– Natale no sabe si el convenio que autoriza a prestar a las empresas aerocomerciales su propio servicio de rampa, dará lugar a litigios, 21/3/1994.

– Natale: Iberia se quedó con Aerolíneas, que de Argentina solo tiene el nombre, 20/3/1994.

– Cuestionamientos de Natale a los convenios de Aerolíneas, 22/3/1994.

– Natale: el final de la peor privatización (Aerolíneas Argentinas), 25/3/1994.

30-3-94: Debate en la Cámara de Diputados por la situación preocupante de Aerolíneas Argentinas.

Año 1995

– Natale: Iberia deberá desprenderse de Aerolíneas, 31/10/1995.

– Proyecto de resolución, expediente 4.979 (10-11-95). Requiriendo intervención del Ministerio de Economía por la venta de acciones que haría el *holding* accionista de Aerolíneas Argentinas.

– Aerolíneas: se destapó la olla, pero sigue habiendo misterio, 10/11/1995.

– Natale: Iberia complica a España en sus relaciones con la Unión Europea a causa de Aerolíneas, 6/12/1995.

Año 1996

– Natale: “Disminuye la calidad del servicio aéreo a Rosario”, 25/3/1996.

– Reclamo de Natale por la disminución de vuelos a Rosario, 29/3/1996.

28-3-96: Nota a la comisión bicameral por frecuencias de vuelos.

28-5-96: Nota a la comisión bicameral por cambios de accionistas.

23-8-96: Nota a la comisión bicameral por accidente avión Casa.

– Natale no quiere que el Estado se desentienda de Aerolíneas Argentinas, 25/5/1996.

– Natale solicita informes con motivo de la apertura de una puerta de un avión marca Casa de Austral, en momento en que decolaba en Aeroparque, 23/8/1996.

– Natale: denuncia autorización a Ecdadassa para aumentar tarifas. Empresas vinculadas con Alfredo Yabrán, 11/10/1996.

6-1-96: Nota a la comisión bicameral solicitando a la autoridad de aplicación fiscalización de las decisiones empresariales del grupo mayoritario de Aerolíneas Argentinas.

– Proyecto de resolución 6.577 (7-11-96). Requiriendo la fiscalización en Aerolíneas Argentinas del

Poder Ejecutivo como autoridad de aplicación de la política empresarial que contraviene normativas vigentes.

– Natale sostiene que hay que expropiar las concesiones en los aeropuertos, 28/2/1996.

Año 1997

– Para los Demoprogresistas, los aeropuertos son *shoppings* donde también aterrizan aviones, 3/3/1997.

– Para Natale la privatización de los aeropuertos parece “tener nombre y apellido”, 6/4/1997.

– Natale: el nombre de Yabrán oscurece la privatización de los aeropuertos, 23/4/1997.

– Inquietud por la licitación de Aerolíneas, Natale entrevistó a Roque Fernández, 28/4/1997.

– Natale propone a Roque Fernández medidas con respecto a la venta de Aerolíneas Argentinas. Separación de Aerolíneas y Austral, 8/5/1997.

21-5-97: Solicitar al Ministerio de Economía copia del balance de 1996.

25-6-97: Dictamen de la comisión bicameral para que cualquier modificación de la estructura societaria debe intervenir la bicameral y se recauden las medidas para salvaguardar la continuidad de la prestación de los derechos de los usuarios y posterior control.

– Demoprogresistas cuestionan inclusión Aeropuertos Rosario y Santa Fe en privatización nacional cuando aun no está la decisión de la Legislatura Santafesina, 4/7/1997.

– Natale impugna inclusión aeropuertos de Rosario y Santa Fe en la privatización nacional, 8/7/1997.

– Natale: hay que expropiar las acciones de los particulares en Edcadassa e Interbaires, 15/7/1997.

– Natale: hay que expropiar las acciones de los particulares en Edcadassa e Interbaires, 17/7/1997.

– Natale: nuestra línea de bandera de Argentina, ya no tiene nada, 19/7/1997.

– Para Natale el decreto 1.188/94 es la estafa de Ontercargo, 20/7/1997.

– Natale sobre aeropuertos: “y teníamos razón...”, 25/7/1997.

– Aeropuertos: Natale insiste en la expropiación de las acciones, 2/12/1997.

– Aeropuertos: Natale insiste en la expropiación de las acciones, 10/12/1997.

Año 1999

9-6-99: Nota a la comisión bicameral con observaciones a los balances cerrados en 1997 y 1998.

– Natale: Aerolíneas al borde de la quiebra, 10/6/99.

Natale quiere debatir sobre la actuación de la comisión bicameral, 7/7/99.

– Proyecto de resolución, expediente 3.297 (17-6-99). Pedido de informes sobre la situación patrimonial, viabilidad económica y desenvolvimiento de Aerolíneas Argentinas en base a fundamentos extensos que avalan la inquietud.

– Natale: informe sobre el canon que se destina a los aeropuertos, 27/8/99.

Año 2000

– Proyecto de resolución, expediente 6.678 (6-1-00). Requiriendo al Poder Ejecutivo la situación patrimonial al 31-12-99 y la voluntad política y económica de las sociedades estatales del Reino de España, para salvaguardar los intereses patrimoniales y la continuidad de los servicios futuros de la compañía.

– Natale: “Se prepara el desguace de Aerolíneas Argentinas”, 27/4/00.

– Natale: propuesta para resolver la situación de Aerolíneas Argentinas, 6/6/2000. Se acompaña al final.

– Natale: España debe afrontar el pasivo de 1.000 millones de dólares para que pueda intentarse el salvataje de Aerolíneas Argentinas, 13/6/00.

– Proyecto de resolución, expediente 3.523 (15-6-00). Para que los entes públicos españoles que controlan el paquete accionario asuman el endeudamiento de Aerolíneas y Austral por haber sido sus causantes.

– Natale: objeción al Plan Director de Saneamiento de Aerolíneas Argentinas y Austral, 20/6/00.

21-6-00 Dictamen de la comisión bicameral para que los entes públicos españoles deben asumir el endeudamiento de Aerolíneas y Austral, por haber sido sus causantes.

– Natale: objeciones al Plan Director propuesto por la SEPI, 22/6/00.

6-7-00: Dictamen de la comisión bicameral solicitando documentación sobre la asamblea de accionistas, informes técnicos y estado de tenencias accionarios del Estado nacional y del Programa de Propiedad Participada.

– Natale: asamblea de accionistas de Aerolíneas Argentinas. La asamblea de accionistas de Aerolíneas Argentinas que se reunieron ayer: “solamente decidió diferir la agonía de la empresa hasta el 15 de septiembre”, 25/7/00.

– Natale: qué hacer cuando Aerolíneas Argentinas está al borde del colapso, 17/8/00.

14-11-2000: Dictamen de la comisión bicameral solicitando informes sobre el acuerdo suscrito por el ministro de Economía y el representante de SEPI.

Año 2001

– “Hay una sola y única solución para Aerolíneas Argentinas”, 20/4/01.

– “Aerolíneas Argentinas en situación terminal”, 17/5/01.

23-5-01: Dictamen de la comisión bicameral para que el Estado negocie con los entes del Reino de España la continuidad de los servicios y absorban el pasivo que generaron.

– El conflicto gremial de Aerolíneas esconde la realidad, expresa el diputado nacional Alberto Natale, 25/5/01.

– “No es correcto lo que dice Cavallo”, 28/5/01.

– “Todavía se puede salvar a Aerolíneas si hay comprensión”, 29/5/01.

– Proyecto de resolución, expediente 3.207(30-5-01). Requiriendo medidas para salvaguardar el funcionamiento de Aerolíneas, con los entes estatales del Reino de España.

– “LA SEPI se debe cuidar severamente de enviar a la quiebra a Aerolíneas Argentinas”, 13/6/01.

– Hay que buscar una solución para Aerolíneas Argentinas, 15-6-01.

20-6-2001: Debate en la Cámara de Diputados reiterando la posición para que el Estado nacional negocie con el gobierno del Reino de España la continuidad de Aerolíneas Argentinas.

8

INSERCIÓN SOLICITADA
POR EL SEÑOR DIPUTADO GIOJA

Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

Durante la década de 1990, imperó en el país una política de privatizaciones que, por entonces, asentó la concepción de un Estado cuya función debía limitarse –prácticamente– a la emanación de algunas normas regulatorias sobre la competencia mercantil. Así se fueron disolviendo, una por una, sus principales funciones (entre ellas, la de intervenir como actor en la promoción y distribución concreta de la riqueza).

Esas funciones se ejercían previamente –de manera principal– a través de las empresas públicas, desde donde se impulsaban ciertas decisiones estratégicas para el desarrollo (el complejo ferroviario, por ejemplo, fue símbolo durante décadas del progreso de pueblos enteros, de la mano de un Estado presente y activo).

La importancia de la intervención estatal por intermedio de empresas públicas reside en la capacidad del mismo para pensar más allá del beneficio económico de la empresa, priorizando el desarrollo estratégico del país como conjunto.

Quizá luego de años de políticas menos sociales que mercantiles, los argentinos hayamos olvidado la importancia de aquel Estado nacional que, en otro

tiempo de nuestra historia, comandaba un conjunto de empresas nodales para la integración y el desarrollo argentino, entendido además en el más federal de los sentidos. En ese conjunto, sobresalía uno de los grandes orgullos argentinos: nuestra aerolínea de bandera.

La historia registra que ese orgullo, en los tiempos cuando la visión económica de la Argentina, seducida por la corriente que imperaba en todo el mundo, se redujo al casi único baremo de la utilidad y la conveniencia, fue puesto en manos privadas. Y luego, fue moneda de trueque entre privados, y en cada paso fue menguando la estructura, el prestigio, el orgullo, que terminó siendo incumplimiento, impuntualidad y descrédito. En tal proceso ocurrió, simplemente, que se perdió de vista la misión de Aerolíneas Argentinas; o se suplantó por otra, estrictamente utilitaria: la prioridad de “hacer caja”; la rentabilidad como regla excluyente.

Fueron esos, precisamente, los argumentos que justificaron oportunamente la privatización. No parecía existir otra solución que el traspaso a manos privadas, fundada en apocalípticas tesis que sostenían la inviabilidad de una empresa ineficaz y deficitaria. En ese lance, alguien jugó el gambito de obviar la mención de que, en líneas generales, a nivel mundial, pocas (o mejor, casi ninguna) empresas de transporte de este sector son superavitarias.

Al cabo, la panacea de la gestión privada nos presenta hoy, dieciocho años después, una empresa en idéntica o peor situación, pero desbaratada y carente de los recursos que contaba en la etapa previa a su privatización.

Acaso, echando una mirada sobre nuestro transporte aéreo, nuestros ferrocarriles, nuestro sistema de potabilización y distribución de aguas, el espacio aéreo, el correo y otros ejemplos, se pueda concluir acabadamente cuál fue la mágica solución propuesta en la Argentina de la década de 1990 y qué tan devastadoras fueron las consecuencias de ciertas recetas.

El eje de la cuestión, en el caso que nos ocupa, Aerolíneas Argentinas, no es simplemente un problema económico, ni de cuentas, ni de números, ni de caja. Se trata de la trascendencia que la actividad aerocomercial tiene en la definición estratégica de la política nacional, en tanto se pone en juego el uso de nuestros cielos para la comunicación y para el traslado de los habitantes por nuestra geografía. No es menor, entonces, ni puede resolverse ligeramente la renuncia a nuestra aerolínea de bandera.

Aerolíneas Argentinas nos coloca hoy frente al desafío de pensar en un Estado inteligente, poseedor del conocimiento técnico y la capacidad organizativa para intervenir en todas las áreas claves de la economía. En otras palabras, se trata de no enajenar en manos privadas las decisiones sobre nuestras políticas públicas. Si lo público, lo colectivo o la comunidad pretenden recuperar una voz de peso estratégico en la economía, uno de los puntales

que debemos defender es, precisamente, nuestra aerolínea.

Cabe señalar que la propuesta enviada por el Poder Ejecutivo (expediente P.E.-18/08), puesta a consideración en este recinto, ha sido modificada teniendo en cuenta los aportes que distintos legisladores realizaron durante el debate en las comisiones a fin de lograr no solo un proyecto consensuado, por la mayoría de los diputados, sino que además de garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, se garantiza la transparencia de los procedimientos para facilitar el análisis, la valuación y el control de la instrumentación de la presente ley, a través de la posibilidad de requerir la intervención de la Auditoría General de la Nación.

Cunde, es sabido, la demonización manifiesta de los políticos, del Estado, de las instituciones de la democracia participativa. Asisten los argentinos, en esa tendencia, a la paradoja de considerar "políticamente correcto" todo lo opuesto a la corrección política, cualquier opinión que refirme la negación de la política. Se postula una relación en la que sólo es posible concebir el Estado como un aparato burocrático, elefantásico y corrupto, a diferencia de los eficientes e impolutos intereses privados. En ese escenario maniqueo, es comprensible que persista la propuesta de privatizar la relación entre los ciudadanos y el Estado, fundada en la concepción del Estado como empresa y el ciudadano como consumidor. Me permito expresar lo que, como vulgarmente se dice, cae de maduro: la raíz de ese discurso es clara y abiertamente antirepublicana.

Acaso resulte más responsable, y no asidos a un discurso que ha demostrado en sus consecuencias posteriores y efectos colaterales la primacía de lo urgente sobre lo importante, repasar los acontecimientos desde la génesis de la aerolínea que supo ser reconocida en todo el planeta y su valor intrínseco para el interés patriótico, no necesariamente emparentado con el económico.

La historia de nuestra aerolínea se remonta a 1929, cuando comenzó a operar la empresa Aeroposta. El gobierno argentino, reconociendo la vasta amplitud geográfica del país, planteó la necesidad de contar con medios rápidos de comunicación entre el interior y las grandes ciudades, de tender lazos de unión y progreso.

Para 1930, comenzaron a volar Líneas Aéreas del Sudoeste y Líneas Aéreas del Norte. En un año, se había logrado triplicar el número de destinos. Consecuentemente, se había agilizado el transporte, el turismo, la economía.

En mayo de 1949, durante el gobierno del general Juan Domingo Perón, primó la visión estratégica de fusionar todas las aerolíneas bajo la denominación Aerolíneas Argentinas, que comenzó sus operaciones como tal hacia fines de 1950. Ese gobierno, a la vez, construyó el aeropuerto de Ezeiza (hoy, ministro Pistarini, mentor de la idea iniciática en

1935), el más grande del mundo a la hora de su inauguración. Desde allí, esta mermada compañía de la que hoy nos ocupamos, surcó los cielos de todos los continentes, llevando nuestro nombre y nuestra bandera con impar prestigio.

Con la misma impronta, el gobierno nacional y popular de Juan Domingo Perón creó y consolidó las principales empresas públicas nacionales, destinadas a desarrollar equitativamente los sectores productivos de nuestro país, poniendo en pie de igualdad y acceso a todas las provincias y a todos sus habitantes. Esa visión, esa convicción política, sentó las bases de un Estado de bienestar consciente de la obligación de brindar a sus ciudadanos la posibilidad de crecer y desarrollarse a través del trabajo, la producción, la educación y la salud públicas.

Ese es el legado que hoy deseamos recuperar. Sobre ese deseo –para mí, una certeza– brindo mi voz de apoyo a la recuperación de Aerolíneas Argentinas y convido a que se sumen todos aquellos que comparten conmigo el ideario que nos dejó el más grande líder político de la historia contemporánea.

9

INSERCIÓN SOLICITADA
POR LA SEÑORA DIPUTADA MARINO

Fundamentos del rechazo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

No es solo una razón la que voy a exponer a fin de fundamentar mi voto contrario al proyecto que hoy se trata en este recinto. En realidad, son varias causas que a mi juicio lo hacen inviable, no solo en lo jurídico sino también en lo político y económico como propongo demostrar a través de mis palabras.

Deseo aclarar a mis colegas diputados que estoy de acuerdo en que el Estado debe preservar las casi nueve mil fuentes de trabajo de las empresas Austral-Aerolíneas Argentinas tanto como los derechos de los usuarios. También en que el Estado debe garantizar la continuidad y regularidad del servicio público de transporte aéreo en nuestro país, extenso por cierto. Debe velar para establecer o preservar las rutas de comunicación a lo largo y ancho de nuestro territorio así como también todas y cada una de las rutas internacionales aunque cada vez, con menos destinos finales en el mundo.

Pero el Estado argentino no debe pagar la ineficiencia, la falta de control institucional, la corrupción gravosa que significa la deuda privada generada por falta de gestión o mala gestión que surge del análisis de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

Si ello ocurre seguramente la historia registrará este proyecto como "Ley Marsans" en clara alusión al despojo del fisco argentino en aras de esta mala praxis comercial gestada por empresarios inescrupulosos al calor de la falta de control de los organismos del Estado correspondientes.

Es uno de los motivos por los cuales no acompañaré este proyecto de ley.

Deseo también destacar el esfuerzo realizado por el bloque oficialista en pos de mejorar el proyecto enviado desde el Poder Ejecutivo, el cual no se compece, o al menos se contradice con el acta acuerdo firmada entre la Secretaría de Transporte de la Nación y la empresa Marsans. Pero también quiero expresar que estos cambios operados en dicho proyecto no son suficientes, de modo tal que no acompañaré más allá del esfuerzo y expondré mis motivos a continuación.

El hecho de haber eliminado el artículo 2°, es decir, haber sacado del texto del proyecto, el acta acuerdo, no implica de manera alguna, que el mismo pierda vigencia o valor. Es decir, mañana se presentan los funcionarios de la empresa y tienen todas las garantías legales para hacer cumplir el mismo aunque este cuerpo o el Parlamento promulguen el proyecto de marras.

En realidad para operar un verdadero cambio nominal se debió reemplazar dicho artículo por otro que diga: "Queda sin efecto el acta acuerdo celebrada, etcétera, etcétera...". Se desprende por tanto, que esta eliminación del artículo 2° no es operativa desde lo legal.

Desde otra arista del análisis, señor presidente, se observa en el artículo 1° una total incongruencia entre lo escrito y lo expresado por todo el espectro oficial en cuanto a que el Estado argentino no pagará la deuda o el pasivo de la empresa privada, es decir, no se hará cargo de la fiesta de corrupción celebrada ante los ojos de los organismos de contralor ausentes durante cinco largos años.

Digo esto, por cuanto dicho artículo es contundente en referencia a la compra del paquete accionario y todos sabemos que cuando ello ocurre se compra activo y pasivo, es decir, debemos comprar la deuda que a ciencia cierta todavía nadie dijo a cuanto asciende dicha cifra.

En relación a esto es bueno aclarar que el Estado argentino a lo largo de su historia ha sido un mal vendedor y un peor comprador. Al avanzar en la concreción de este proyecto de ley quedará nuevamente convalidado lo que acabo de expresar.

Señor presidente, debo decirle al cuerpo legislativo que lo que verdaderamente supera mi propia capacidad de asombro en este proyecto, no es ni más ni menos que la compra de un bien por el cual se desconoce el precio o valor de venta. A modo de verdad de perogrullo no puedo ocultar mi estupor. Nadie en su sano juicio, desde mi óptica compra a ciegas, compra sin saber el precio final del bien.

Esto no deja de arrojar un cono de sombras y dudas respecto al origen de las transacciones por las cuales hoy se está adquiriendo estas empresas de modo irregular.

El movimiento político al que pertenezco, siempre sostuvo ante la ciudadanía su más enérgico rechazo a los poderes especiales obtenidos por el Poder Ejecutivo a cargo del jefe de Ministros de la Nación, comúnmente llamados "superpoderes". Ellos representan una delegación impropia de facultades inherentes al Poder Legislativo en franco deterioro y deterioro de la calidad institucional del país. Es esta otra razón por la que no puedo acompañar hoy este proyecto.

Efectivamente, al autorizar financiar el déficit operativo de la empresa de referencia tal como se refleja en el texto del proyecto, estamos ni más ni menos que convalidando y autorizando la utilización lisa y llana de los superpoderes, que reitero, nosotros rechazamos enérgicamente.

He querido dejar para el final, señor presidente, colegas diputados, la razón más preocupante y más llamativa de mi voto negativo. Digo esto en referencia a la extensa fundamentación del proyecto de ley firmado por la señora presidenta de los argentinos, que representa la más cruda y dura confesión no solo de la inoperancia comercial y ejecutiva de la empresa sino también la falta de control por parte del gobierno nacional que merece consideraciones especiales lindantes con la irresponsabilidad de funcionarios que debieron controlar, multar y cambiar los destinos de una empresa hoy vaciada, quebrada y al borde de un colapso operacional.

Resulta incomprensible que los balances observados por el gobierno y enviados a la justicia por sus innumerables irregularidades, casi mágicamente se aprueban y se avanza mucho más.

Es tan obvio el estado de descontrol y tan llamativo por la envergadura del tema que seguramente este Parlamento deberá solicitar mayor información sobre lo acontecido. No puedo dejar de reflexionar y manifestar mi gran preocupación sobre la veracidad y ejecutividad de los controles por parte del Estado argentino a todo el resto de las empresas de servicios públicos elementales y que están privatizados a lo largo y ancho del país como es el caso de las empresas de transporte ferroviario, empresas de energía eléctrica, empresas de gas, etcétera.

Por último, no puedo dejar de manifestar mi rechazo a la fuente de obtención de fondos fiscales, es decir, al origen de los recursos de salvataje operativo para las empresas Austral-Aerolíneas Argentinas, los cuales pertenecen a fondos nacionales destinados a la construcción de viviendas para los más humildes, para los más pobres, como es el Plan "Techo digno". En verdad esto es muy significativo, es muy llamativo y se contradice de plano con la distribución de la riqueza que se pretende impulsar desde el Poder Ejecutivo. Deseo que a la hora

de votar la razonabilidad y racionalidad de mis colegas diputados alcance para operar un verdadero cambio de calidad institucional en el manejo de tan complejo tema.

10

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA
DIPUTADA OSORIO

Fundamentos del apoyo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

En su actual situación de cesación de pagos, las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., no garantizan la continuidad y regularidad indispensables, para la prestación del servicio público involucrado. De esta situación se deriva, inevitablemente, la inestabilidad laboral que afecta a sus trabajadores. Con la circunstancia agravante de que dichas empresas, operadoras del servicio de transporte aerocomercial, concentran entre ambas casi el ochenta por ciento del mercado de cabotaje e internacional.

Este diagnóstico indica que es necesario e inevitable la adopción de medidas y acciones concretas. De tal forma, es deber del Estado nacional velar por la adecuada prestación de los servicios públicos, preservando la salud no sólo del transporte aéreo, sino también del sistema general de transporte, evitando prácticas ruinosas contrarias al interés general.

En consecuencia, el Estado nacional debe reasumir la gestión y operación del servicio público de transporte aerocomercial prestado por las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., con el fin de poder garantizar la continuidad y la correcta prestación del servicio público involucrado, así como para fortalecer la integración del territorio nacional y la vinculación de los intereses nacionales en el orden internacional. En virtud de ello, el Poder Ejecutivo nacional presentó el proyecto de ley en tratamiento, que con las modificaciones introducidas en el marco del debate en las comisiones respectivas, constituye una solución equitativa y racional, al disponer el rescate de las empresas, a través de la compra de sus acciones societarias.

Al respecto, otros puntos destacables son: la aprobación del precio por parte del Honorable Congreso de la Nación; la instrumentación de las asistencias financieras como aportes de capital y/o créditos a favor del Estado nacional; la intervención de la Auditoría General de la Nación como mecanismo de transparencia de la correcta instrumentación del proyecto de ley; la continuidad del Programa de Propiedad Participada a favor de los trabajadores de las empresas involucradas, entre otros.

Por otra parte, ésta solución es indispensable para acompañar el proceso de crecimiento del turismo nacional e internacional, una actividad de incidencia cada vez mayor en el crecimiento del producto bruto interno, una fuente de divisas y de integración internacional.

En síntesis, el proyecto fortaleció la necesidad de una línea de bandera que benefició el desarrollo económico y el turismo en el país. En una mirada integral, una estrategia con acento en el desarrollo regional, el turismo y el libre tránsito de mercancías implica una política de Estado tendiente a permitir el sostenido desarrollo del país y su integración territorial.

11

INSERCIÓN SOLICITADA
POR EL SEÑOR DIPUTADO SOLANAS

Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

El proyecto de ley que se está discutiendo autoriza al Estado nacional a efectuar el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., por compra de sus respectivas acciones.

Para llegar hasta este punto hubo que transitar un largo camino, que a pesar de sus diferentes actores mantuvieron un eje fundado en el achicamiento del Estado, dejando en manos de empresas privadas, entes y organismos esenciales para brindarles los servicios fundamentales a los ciudadanos de nuestro país. Empresas del Estado que fueron endeudadas fraudulentamente a partir de 1976, organismos estatales que fueron obligados a tomar préstamos de la banca internacional (FMI entre otros) a tasas usurarias e imposibles de afrontar por las mismas, preparando el terreno fértil para el desenlace posterior privatizador.

Recordemos también la acción político-financiera que le cupo al doctor Domingo Cavallo desde el Banco Central en el último tramo de la dictadura oligárquico-militar en 1982, estatizando las deudas privadas de los grandes grupos multinacionales en desmedro del interés nacional y provocando un serio perjuicio que aun sufrimos los argentinos.

Así es que en los últimos años de la década de 1980 –bajo el gobierno del doctor Raúl Alfonsín– la situación de todas las empresas que de alguna forma estaban ligadas al Estado nacional era, podríamos decir con serias dificultades económicas y sin poder cumplir con sus objetivos mínimos, lo que la tornaban inviables en cuanto a su subsistencia porque el endeudamiento surgido de manejos corrup-

tos, la falta de inversión y de mantenimiento la dejaban a las puertas del colapso.

Podríamos decir entonces que esto fue el caldo de cultivo para que se desarrolle en nuestro país, en consonancia con la aplicación de políticas liberales en el resto del mundo, una corriente privatista que llevó a que la totalidad de las empresas administradas por el Estado nacional, fueran a tener un destino privado, vale decir, en manos de agentes financieros privados que pretendieron sacar la mayor de las tajadas. Así ocurrió en principio con todo el sistema financiero provincial, a través de la política implementada también por Domingo Cavallo, que llevó a que todos los bancos provinciales, fueran a parar a manos privadas, con lo cual se les quitaba a los gobiernos provinciales de una herramienta económica financiera fundamental para desarrollar sus políticas en beneficio de la producción, el trabajo y las inversiones locales.

La sociedad en su conjunto, tentada por los cambios producidos en algunos servicios en manos privadas y considerando en la forma en que se brindaban con anterioridad, podríamos decir que acompañó lamentablemente este proceso. Fue necesario encontrarle un marco legal a esta onda de privatizaciones y eso se realizó mediante la aprobación de la ley 23.696 (17/8/89) en la que se declaraba el estado de emergencia de las prestaciones de servicios públicos y se daba el procedimiento de privatización. Esta ola fue comandada fundamentalmente por el entonces presidente de la Nación, Carlos Saúl Menem, y luego llevada a cabo bajo la lupa y la dirección del entonces ministro de Economía, Domingo Cavallo, quienes fueron los precursores de las privatizaciones de todas las empresas estatales, principalmente las de servicios y las rentables, como ser en telecomunicaciones, en el Correo Argentino, entre otras y estratégicas como YPF, Gas del Estado, Ferrocarriles, etcétera, y el tema que nos ocupa en estos momentos, que es la aeronavegación comercial, a través de Aerolíneas y Austral.

Para cumplimentar este proceso entreguista y extranjerizante fue clave el rol bochornoso del Congreso de la Nación, de la Corte Suprema y el que cumplieron los órganos de control y seguimiento que se realizaron con tal fin, que por omisión y/o comisión permitieron que las empresas privadas se encuentren, en su mayoría, en una situación de desinversión y con problemas para brindar los servicios.

Mediante el decreto 1.354 del 18/7/1990, y cumpliendo con la política que mencionamos en los párrafos anteriores es que se traspasa a la órbita privada la empresa Aerolíneas Argentinas y Austral quedando las mismas en manos del consorcio integrado por Iberia Líneas Aéreas de España S.A., Florencio Aldrey Iglesias, Leandro José Bonansea, Alfredo Carlos Pott, Luis Zanon-Devi Construcciones S.A. y Cielos del Sur S.A.

Es aquí donde comienza la historia oscura de esta empresa aerocomercial, la cual a través del tiempo nunca pudo consolidarse como una verdadera empresa de transporte aéreo, ya que las decisiones tomadas por los distintos grupos que la manejaron, hicieron que el desfasaje económico fuera tan importante, que se llegó a la descapitalización total de la misma, incluso, a caer además en un estado de cesación de pagos, en un estado de liquidación societaria, porque las reservas de capital que la ley de sociedades establece como un requisito a cumplir para su existencia, estaban absolutamente agotadas y consumidas por el déficit que la arrastró durante todo el tiempo que demandó su privatización, llegando a tener patrimonio neto negativo.

No podemos dejar de enumerar dos hechos trascendentes a favor de los privados que en teoría vinieron a invertir y a salvar la empresa aérea de bandera nacional. El primero de ellos se da el 17 de marzo de 1994 (gobierno de Menem-Cavallo) en donde se acordó entre el Estado nacional y Aerolíneas Argentinas S.A. e Iberia Líneas Aéreas de España S.A. que la empresa española se comprometía a integrar un aumento de capital previsto en el 85 %, que significaba una inversión de pesos quinientos millones, en tanto que el Estado nacional renunciaba al derecho de veto que tenía en el directorio de la empresa. Esto significó ni más ni menos que el Estado perdiera una herramienta legal fundamental dentro del poder de dirección y decisión que existía en ese entonces, y llevó a una pérdida de varias rutas comerciales, además de una descapitalización absoluta de la empresa, ya que la firma privada no solo que no cumplió con el acuerdo inyectando el dinero que se comprometió, sino que además, al no existir el poder de veto, y tener la mayoría accionaria, tenía la vía libre para la adopción de las medidas que eran de conveniencia exclusiva del capital privado, en desmedro del interés general, que significa la prestación del servicio público.

El segundo y no menos grave que el anterior se produce en octubre de 2001 (gobierno Fernando de la Rúa-Cavallo) cuando la empresa Air Comet S.A. adquirió la totalidad de las acciones que la Sociedad Estatal de Participación Industriales de España –SEPI– en Interinvest S.A. poseía, representada en nuestro país por el Grupo Marsans S.A. que era una empresa dedicada al turismo mayorista con agencia de viajes y cadenas de hoteles; y por esa vía indirecta, se produce la toma del control de la empresa Aerolíneas Argentinas, destacando que las dos cuestiones mencionadas se dan bajo gobiernos de diferentes banderías políticas (Menem en el primer caso y De la Rúa en el segundo), pero con una misma persona que manejaba la economía de todos los argentinos que era Domingo Cavallo.

Es dable destacar que en julio de 2001 la empresa pasa por tantas dificultades económicas, que realmente estaba en una situación de cesación de pagos, requisito para que presentara su propio pedido

de concurso preventivo, cuestión ésta que nunca fue debidamente atendida por los órganos de contralor que estaban a cargo del gobierno del entonces presidente Fernando de la Rúa, quien con su pasividad no advirtió el deterioro financiero que poseía Aerolíneas Argentinas, el estado desastroso de su flota de aviones, la falta total de inversión por parte de los privados, y el abultado pasivo que ostentaba la firma, lo cual era óbice para que se adoptaran urgentes medidas tendientes a paliar este desmanejo financiero, las cuales brillaron por su ausencia, dejando pasar por alto las irregularidades anunciadas, y mirando literalmente para otro lado.

Destacamos que el gobierno que asumió en mayo de 2003 debió adentrarse en el análisis del balance del ejercicio económico correspondiente al año 2002 de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A., debido a la grave situación en la que se encontraba la citada empresa.

Así llegamos a julio del corriente año, en donde la desidia, el vaciamiento y la irresponsabilidad de Marsans hacen que la empresa quede a la deriva, sin cumplir con compromisos con empleados, proveedores, clientes, etcétera, ante esta gravísima situación el gobierno de la Nación no tuvo otra alternativa que asumir el desafío de hacerse cargo de la conducción para cumplir y preservar con un servicio público esencial.

En virtud de todo ello, y viendo la importancia medular que tiene la manutención de una empresa de bandera nacional, unido a la fuente de trabajo de aproximadamente 9.000 empleados –todos ellos con una capacitación específica–, al valor estratégico e integrador que significa cubrir con una línea aérea un país tan extenso como el nuestro, a la importancia que tiene el desarrollo y potencial turístico-comercial de las diferentes regiones y las relaciones con otras naciones, es que apoyamos la decisión adoptada por el Poder Ejecutivo de rescatar las acciones que se encontraban en manos privadas, y tomar el control y gestión de la empresa, para poder estar en condiciones de brindar un servicio público mucho más eficiente y acorde con lo que los pasajeros y clientes solicitan. Más aún, si tenemos en cuenta los cambios que se realizaron sobre el proyecto original, en particular la eliminación del artículo 6º, lo que implica la no reprivatización de la empresa, y destacando la importancia que tiene para la transparencia del proceso, que el precio final tenga que ser aprobado por el Congreso.

Lo expresado es sin perjuicio, de insistir en la necesidad de realizar una profunda investigación, contable y financiera del manejo de la empresa por parte de las anteriores autoridades, debiendo efectuarse las denuncias penales que fueran necesarias para esclarecer convenientemente lo que ha sucedido en Aerolíneas Argentinas, y que no pase a ser meramente un supuesto “mal negocio”, como otras cuestiones, sino que de la investigación que se realice sin duda surgirán responsables, los cua-

les deben brindar en la Justicia las explicaciones del caso, ya que no hay duda que ha existido una administración fraudulenta –entre otras cosas– la cual debe ser correctamente investigada a través de los órganos competentes.

12

INSERCIÓN SOLICITADA
POR LA SEÑORA DIPUTADA TORRONTÉGUI

Fundamentos del rechazo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

No es mi intención aquí extenderme sobre las razones que ha brindado el miembro informante de mi bloque por las cuales no vamos a apoyar el dictamen de mayoría e insistimos con un proyecto alternativo. Quiero aprovechar estos minutos para resaltar algunas cuestiones que considero fundamentales.

Como todo sabemos, y sobre todo como hemos escuchado a lo largo de la sesión, la situación operativa y patrimonial de Aerolíneas Argentinas y de Austral es caótica. Esta situación extrema la padecemos tanto los usuarios como también los trabajadores de ambas empresas. Estamos convencidos que debemos encontrar una solución al problema.

Pero siempre, señor presidente, hay un límite. Que quede claro: de ninguna manera vamos a convalidar la deficiente gestión de este gobierno en materia de transporte ni vamos a aceptar que se quiten fondos destinados a los más humildes para asegurar negocios poco claros.

Como peronista, me siento profundamente dolida que fondos destinados a los que menos tienen, como programas para construcción de viviendas, sean destinados a una empresa fuertemente endeudada y que todavía está en manos de quienes la vaciaron. La muchas veces anunciada “redistribución de la riqueza” del gobierno nacional es, en realidad, una transferencia de fondos a empresarios extranjeros que han puesto a Aerolíneas y Austral al borde de la quiebra. Como dije antes, señor presidente, todo tiene un límite.

No puedo aceptar, tampoco que el señor secretario de Transporte nos acuse de irresponsables. Justo él, cuya gestión está lejos de ser, precisamente, una gestión ejemplar. Los bloques de la oposición hemos sido mucho más que responsables, porque no solo nos interesa garantizar el servicio y mantener los puestos de trabajo de los empleados de Aerolíneas y Austral, también queremos evitar una estafa al pueblo argentino.

Tras el rechazo por parte del gobierno de los balances 2002, 2003 y 2004, en su carácter de socio minoritario de la empresa, la señora presidenta de la Nación, junto con los ministros Massa y De Vido nos informan en su mensaje 1.201 del proyecto en consideración lo siguiente. Leo textual: "...con fecha 21 de junio de 2006 se celebró un acuerdo entre el Estado nacional y la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. mediante el cual se acordó aprobar el balance correspondiente al ejercicio económico del año 2005, con un aumento de la participación del Estado nacional en la empresa entre un 5 % y un 20 %..." y más adelante dice que "se convino que el Estado nacional desistiría de sus acciones judiciales de nulidad de las asambleas aprobatorias de los estados contables de los períodos 2002, 2003 y 2004". Esto es muy extraño, señor presidente.

Vale mencionar también que este bloque pidió el 19 de julio de 2006 copia del acuerdo firmado un mes antes... todavía lo estamos esperando.

Precisamente, al solicitar ese acuerdo creíamos que algo extraño se estaba gestando entre el gobierno y Aerolíneas. De lo contrario, no había razones para no hacerlo público. El paso del tiempo va demostrando que nuestra preocupación tenía asidero.

Cada motivo expuesto en el mensaje enviado por el Ejecutivo nos hace preguntar si este "rescate" no empieza desde hace un tiempo. No creo en teorías conspirativas, pero sí en acciones consecuentes con objetivos previamente establecidos. Cada vez estoy más convencida que nada de lo que ha ocurrido en las últimas semanas es casualidad.

El pasado domingo 17 de agosto, el secretario Jaime, en una nota del diario *Clarín* da una serie de razones por las cuales el proyecto enviado por el Ejecutivo es "superior" al de la oposición; pese a que el proyecto de la oposición todavía no había sido presentado.

Entre otras, dice el señor Jaime:

"Habría que decirle a los gobernadores de al menos seis provincias que no van a tener vuelos regulares. Si las dos empresas fueran a la quiebra, Catamarca, Formosa, Jujuy, La Rioja, San Juan y Tierra del Fuego quedarían sin cobertura de servicio aéreo"... El secretario olvida que él mismo autorizó hace dos meses a la empresa Andes Líneas Aéreas a volar regularmente a Jujuy. Quizás el señor secretario quiso decir San Luis, que sí quedaría aislada, pero por alguna suerte de amnesia temporal, la misma que padecen varios funcionarios de este gobierno para con mi provincia, no la mencionó.

"La oposición sólo habla de hacer una nueva empresa aérea, de manera irresponsable, en un acto que me hace recordar al decreto con el cual se creó LAFSA"... Si fue irresponsable crear LAFSA, ¿no lo es también acaso una irresponsabilidad sostenerla? Y por lo que sabemos, más de 125 millones de pesos, al menos, fueron a parar a esta empresa aérea que no presta servicios aéreos.

Como puede observarse, cada nuevo fundamento demuestra que la "irresponsabilidad" no es patrimonio de la oposición, sino una cualidad propia de aquellos funcionarios, que teniendo la obligación de controlar el funcionamiento de la empresa y garantizar un correcto servicio no lo han hecho. Pretenden externalizar en el otro, en la oposición, lo que ellos incumplieron.

Por todo esto, y con la convicción de que desde la oposición podemos contribuir a evitar un fraude al pueblo argentino, vamos a votar en contra del dictamen de la mayoría. Muchas gracias señor presidente.

13

INSERCIÓN SOLICITADA
POR EL SEÑOR DIPUTADO WEST

Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se dispone el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.

Ante la actitud del grupo Marsans de abandonar y generar una crisis en Aerolíneas Argentinas, quiero reivindicar la decisión de la presidenta de todos los argentinos, que tomó la medida de iniciar con este proyecto de ley, un proceso de rescate de la empresa a través de la compra de sus acciones, donde es el Poder Legislativo quien efectuará el correspondiente seguimiento y control de la actividad de la aerolínea.

Este proyecto nos pone frente a la oportunidad histórica de recuperar definitivamente Aerolíneas Argentina, nuestra línea de bandera, para entonces sí, poder mantener y mejorar un servicio público esencial para el desarrollo del país.

Para lograr este objetivo nuestro bloque ha dado muestras de apertura al diálogo y a la búsqueda de consensos. En este marco de diálogo y búsquedas de acuerdos pretendemos que el nivel de discusión se enmarque en la defensa de los intereses de nuestra Nación; dejando de lado intereses sectoriales o subalternos.

Estamos frente a una discusión, que también nos pone a reflexionar sobre el rol del Estado. Queremos un Estado presente, que interviene en los conflictos sociales para proteger los derechos del pueblo argentino y garantizar así los servicios públicos con sentido federal.

Nuestra historia nos marca que a mediados de los años 40, con una política clara y seria sobre el rumbo de los servicios públicos y los bienes del Estado se consolidó un proyecto que garantizó el bienestar de la población a través de la recuperación y creación de empresas prestadoras de los servicios públicos.

Pero luego sucesivos gobiernos, vaciaron de contenido el rol del Estado promoviendo su reemplazo por la iniciativa privada, en consonancia con un neoliberalismo extremo, que tiene aún hondos consecuencias en el bienestar y en las condiciones de vida de la mayoría de los argentinos.

La reversión de este camino es parte de un lento proceso y motivo de intenso debate en este recinto hoy cuando nos proponemos decidir, una vez más, recuperar grados de libertad y decisión por parte del pueblo argentino, quizás como no lo tuvieron en su momento cuando se produjo esta adhesión ciega o más bien la imposición de estas políticas que implicaron el condicionamiento sin límite de la autonomía y los poderes del Estado para conducir los resortes de la economía.

Cierto es que estas decisiones no hubieran podido llevarse a la práctica sin el aval y, fundamentalmente, el apoyo ideológico y financiero que proporcionaron los organismos financieros internacionales y los beneficiarios de este modelo de concentración económica subordinación al capital privado, tanto en el orden interno como externo. Seguramente, la reversión de estas rémoras, contará con iguales y renovados apoyos que intentarán detenernos o apartarnos del camino que intentamos trazar.

Pero las circunstancias son muy distintas hoy que en ese momentos. El impacto social y regional de la abrupta aplicación de mecanismos orientados a la valorización del capital ha erosionado como nunca antes la distribución del ingreso, inducido a la pobreza estructural y las carencias más ignominiosas de gran parte de nuestro pueblo.

Por ello no es ocioso recordar que todas las acciones adoptadas durante dicho proceso y en particular la entrega de parte sustantiva del Estado o, más precisamente, su porción más rica, estaban fundadas en el objetivo de garantizar el pago de los servicios de la deuda externa y restablecer el pago del capital y de los intereses “caídos” en el período 1988/1990.

Precisamente esta entrega del patrimonio nacional y de todos los argentinos se instrumentó por medio del mecanismo de la capitalización de los títulos de la deuda pública como forma de rescate a valor nominal de títulos impagos y por tanto fuertemente desvalorizados, lo que naturalmente implicó ganancias extraordinarias y adicionales.

También vale recordar que la entrega del patrimonio no implicaba mayor riesgo para la explotación privada, ya que las transferencias o concesiones de activos según el caso se hicieron con reservas legales de mercado en condiciones monopólicas u oligopólicas o con marcos regulatorios que garantizaban ganancias extraordinarias. A lo que debemos agregar los beneficios de la subvaluación de activos, el saneamiento previo de las deudas y las distorsiones de precio a favor de la rentabilidad de las mismas sobre la base de las ecuaciones de actualización de tarifas y precios en dólares y con un

tipo de cambio ficticio como fue la escandalosa persistencia del régimen de convertibilidad durante casi 10 años.

El esquema se completaba con una amplia libertad para la transferencia de excedentes que a valor de convertibilidad eran más que extraordinarios, luego de la recuperación escandalosa de la inversión genuina realizada en cortísimo plazo.

Naturalmente la privatización de empresas públicas orientada exclusivamente por los intereses de los sectores de poder, y despreciando el de sus trabajadores, los consumidores o usuarios, y en general el desarrollo regional, dio lugar a la reducción de los planteles laborales por reducción de costos y el redimensionamiento de los servicios atendiendo exclusivamente la rentabilidad empresaria y el genuino abandono de cualquier objetivo de desarrollo e integración regional.

En síntesis, un aporte sustancial a la mentada “necesidad de confianza de la comunidad de negocios” que solo ha sido fuente de una creciente centralización del poder económico y la retroalimentación de un debilitado papel regulador del Estado, que solo hemos comenzado a recuperar desde la brutal crisis y salida de la convertibilidad.

En este sentido, y en razón de la cuestión que estamos considerando, es posible correr el velo de que el modelo privatizador no conllevó, ni mucho menos, un cambio en las “reglas de juego”, por el contrario, no ha hecho más que fortalecer el poder de aquellos que crecieron y se consolidaron al amparo de la promoción industrial, la estatización de la deuda externa privada, de las compras de bienes y servicios del sector público en el pasado.

También es oportuno recordar que la idea rectora de la privatización de Aerolíneas fue la necesaria inyección de capital cuya magnitud, en el marco de la llamada “quiebra del Estado” de mediados de los ochenta, sólo podía surgir del sector privado, lo cual, como en el resto de los casos, redundaría en el aumento de la productividad y la eficiencia que “derramaría” en el bienestar general del conjunto de la población.

Evidentemente, el estado de la empresa Aerolíneas nos enfrenta no solo a la falacia de tales supuestos y declamados objetivos, sino también a la efectiva descapitalización de la Argentina y reestructuración regresiva del ingreso y el bienestar general.

A fines del año 2001, la crisis determinó cambios decisivos en el plano macroeconómico que van más allá del abandono del régimen de la convertibilidad ya que se dio lugar a una revisión de la relación Estado-empresas privatizadas que aún no ha concluido.

Esta ley es parte de esta revisión. Sin duda el histórico poder de *lobbying* de las firmas involucradas, su evidente y recurrente apelación a las tradicionales operaciones de prensa y la presión que han venido ejerciendo –casi a niveles inescrupulosos las

máximas autoridades de muchos de los países de origen, jaquean y ponen en tela de juicio la voluntad soberana del gobierno argentino por la solución real a los problemas que plantea el vaciamiento de la empresa y la discontinuidad del servicio—.

En este sentido no es ocioso recordar las presiones y exigencias del FMI a las que nos tenía acostumbrado con la traslación automática a las tarifas de los incrementos en los costos derivados de la devaluación y demás medidas de inescrupuloso *lobbies*.

Precisamente, las disposiciones de la ley de emergencia ha sido un punto de inflexión de buena parte de los privilegios que han venido gozando y que no parece tan evidente en los debates que se ha sostenido en esta Cámara cuando se trató sus prórrogas en el contexto de manifiesta debilidad político-institucional del Estado, solo mitigada por la recuperación de reservas y el superávit fiscal que muchos han querido aprovechar para imponer o recuperar sus privilegios.

Sin duda, es una suerte de chantaje, declararse en cesación de pagos, en convocatoria de acreedores, abandonar el país, recurrir a tribunales internacionales en el marco de los tratados bilaterales para la promoción y protección de inversiones extranjeras firmados por la Argentina, y suspender, reducir y afectar servicios esenciales como son los servicios públicos que comandan desde entonces.

Quizás el caso Aerolíneas sea el más emblemático, a la luz de los resultados económicos que dudosamente se ofrecen sobre su estado patrimonial. Precisamente no es ocioso recordar que la venta del 85 % de Aerolíneas Argentinas y las participaciones en Optar S.E. y Buenos Aires Catering S.A. vendida en una licitación pública internacional con un único oferente se hizo sin deudas por u\$s 260 millones en efectivo de los cuales u\$s 130 millones fueron depositados en el Banco Nación Argentina (sucursal Nueva York) y el saldo de u\$s 130 millones a pagar en 10 años al 8,31 % de interés anual a lo que se agrega la entrega de u\$s 1.610 millones en títulos de deuda pública externa argentina en un plazo de 3 meses (que en ese entonces cotizaban al 15 % de su valor nominal y registraban intereses vencidos por u\$s 400 millones). Dichos plazos nunca fueron cumplidos y fueron objeto de renegociaciones y convenios que se saldaron en 1992 mediante la capitalización de la participación del Estado por la acreencia acumulada.

Más tarde en 1994, con el ingreso de Iberia, se reduce la participación argentina y se cede la acción de oro que estaba en manos del Estado, a cambio del compromiso de inyectar fondos frescos, aunque la necesidad de seguir capitalizándola y otros cambios de titularidad que concluyen en la salida del Estado español y sesión al grupo Marsans desde el 2001, no deja de agravarse esta situación y la falta de poder de veto y regulación del Estado argentino.

Hoy debemos resolver la cuestión que plantea el funcionamiento de un servicio público bajo la conducción de una empresa privada extranjera cuyo manejo ha dado lugar a un endeudamiento descontrolado que pone en riesgo la continuidad y regularidad de un servicio esencial para el desarrollo del país, como lo es el del transporte aerocomercial de pasajeros y carga.

Precisamente la acumulación de una inmensa deuda postconcurzal es consecuencia del debilitamiento de la capacidad del Estado para poder controlar su funcionamiento en consonancia con los objetivos de la política aerocomercial nacional y de la necesidad de servicio de transporte y comunicación nacional e internacional de las mismas regiones del país, al haberse renunciado a los derechos de veto preferentemente desde 1994 y el decisivo proceso de descapitalización llevado desde entonces.

El gobierno nacional, en el marco de la recuperación de la capacidad regulatoria y promotora del desarrollo respecto de la situación de las privatizadas y de Aerolíneas en particular, adoptó varias medidas impugnando decisiones de asamblea y balances expresando su voluntad de mantener e incrementar la participación del Estado por lo que recién en el 2006 el Estado recupera la posibilidad de tener un miembro titular y suplente en la comisión fiscalizadora que había perdido.

Además recupera las acciones que habían sido licuadas con los cambios de titularidad y ampliaciones que se produjeron en el tiempo, lo que marca un cambio en la decisión estratégica sobre Aerolíneas Argentinas.

El acuerdo firmado pretendió frenar la caída de la empresa que ya había dejado de pagar gastos de funcionamiento esenciales y salariales, que en corto plazo se traducirán en la suspensión del servicio, dejando al país sin un servicio público esencial, lo cual no supone aceptar su vaciamiento o consolidar intereses de una minoría en detrimento del interés general. El valor de la empresa será el resultado de la valuación que se haga y será este Congreso quien tenga la última palabra.

No podemos aceptar que el transporte público aéreo en la Argentina siga en manos de una empresa que opera con notable incapacidad, no sólo por lo antedicho, sino la situación de riesgo e inseguridad de sus prestaciones en un contexto de quiebra. La gravedad de la situación actual de Aerolíneas Argentinas implica necesariamente que si no mejora sustancialmente la inversión y la gestión de la compañía en corto plazo, no tendrá flota con que operar en condiciones aceptables ni capacidad para alquilarla y la quiebra será irremediable.

No menor relevancia tienen las evidentes deficiencias operativas de la empresa que repercuten en el deterioro de la imagen de nuestro país, lo que retroalimenta la pérdida de oportunidades de venta de servicios en rutas donde se opera en situación de competencia.

Señor presidente, quiero reafirmar que mediante el presente proyecto de ley, nos proponemos la compra de las acciones societarias a partir de la valuación que realice el Tribunal de Tasaciones de la Nación y de la correspondiente aprobación del precio por parte de este Honorable Congreso.

Asimismo, nos comprometemos a autorizar, a través del Programa de Propiedad Participada, la cesión de hasta un 10 % de las acciones a los empleados de la empresa; y el Poder Ejecutivo podrá instrumentar las asistencias financieras necesarias para cubrir los déficit operativos de la empresa.

Dicho déficit, que es el resultado de la diferencia de los ingresos obtenidos a partir de la venta de pasajes y los gastos operativos que demanda la aerolínea, se verá disminuido con el buen funcionamiento de la empresa y la optimización del servicio que se alcanzará con el compromiso mancomunado entre el Estado y los trabajadores de la aerolínea.

En este camino de la recuperación de una empresa que operó como factor de identidad nacional, es que bregamos para que Aerolíneas Argentinas vuelva a ser esa empresa modelo que fue orgullo de los todos los argentinos.

C. ASISTENCIA DE LOS SEÑORES DIPUTADOS A LAS REUNIONES DE COMISIONES

(Artículo 48, inciso 8, del Reglamento de la Honorable Cámara)

Junio de 2008

ASUNTOS CONSTITUCIONALES		4-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	CAMAÑO, GRACIELA	P
VICEPRESIDENTE 1º:	GARCIA HAMILTON, JOSE IGNACIO	ACA
VICEPRESIDENTE 2º:	DATO, ALFREDO CARLOS	P
SECRETARIO:	ROSSI, ALEJANDRO LUIS	ACA
SECRETARIO:	PEREZ, ADRIAN	P
SECRETARIO:	ALVAREZ, JUAN JOSE	ACA
SECRETARIO:	LANDAU, JORGE ALBERTO	P
VOCAL	AZCOITI, PEDRO JOSE	P
VOCAL	BALADRON, MANUEL JUSTO	ACA
VOCAL	BERTONE, ROSANA ANDREA	ACA
VOCAL	BULLRICH, PATRICIA	P
VOCAL	CARMONA, MARIA ARACELI	P
VOCAL	CHIQUICHANO, ROSA LAUDELINA	P
VOCAL	CIGOGNA, LUIS FRANCISCO JORGE	P
VOCAL	COMELLI, ALICIA MARCELA	ACA
VOCAL	CONTI, DIANA BEATRIZ	P
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS	ACA
VOCAL	DALLA FONTANA, ARIEL RAUL ARMANDO	P
VOCAL	DAMILANO GRIVARELLO, VIVIANA MONICA	P
VOCAL	FERRO, FRANCISCO JOSE	P
VOCAL	GARCIA MENDEZ, EMILIO ARTURO	P
VOCAL	IBARRA, VILMA LIDIA	ACA
VOCAL	KUNKEL, CARLOS MIGUEL	ACA
VOCAL	LANCETA, RUBEN ORFEL	P
VOCAL	MORENO, CARLOS JULIO	ACA
VOCAL	NIEVA, ALEJANDRO MARIO	P
VOCAL	OBIGLIO, JULIAN MARTIN	P
VOCAL	PAREDES URQUIZA, ALBERTO NICOLAS	L
VOCAL	PASINI, ARIEL OSVALDO ELOY	P
VOCAL	PRIETO, HUGO NELSON	P
VOCAL	RODRIGUEZ, MARCELA VIRGINIA	ACA
VOCAL	SESMA, LAURA JUDITH	L
VOCAL	VARGAS AIGNASSE, GERONIMO	ACA
VOCAL	VELARDE, MARTA SYLVIA	ACA

LEGISLACION GENERAL		5-6	10-6	24-6	26-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS				
PRESIDENTE:	IBARRA, VILMA LIDIA	P	P	P	P
VICEPRESIDENTE 1º:	VELARDE, MARTA SYLVIA	ACA	ACA	P	ACA
VICEPRESIDENTE 2º:	AZCOITI, PEDRO JOSE	ACA	ACA	ACA	ACA
SECRETARIO:	ERRO, NORBERTO PEDRO	P	P	P	P
SECRETARIO:	GONZALEZ, NANCY SUSANA	ACA	ACA	P	ACA
SECRETARIO:	TORRONTAGUI, MARIA ANGELICA	P	P	P	P
SECRETARIO:	TOMAZ, ADRIANA ELISA	ACA	ACA	P	ACA
VOCAL	ALBARRACIN, JORGE LUIS	P	P	ACA	P
VOCAL	AMENTA, MARCELO EDUARDO	P	P	ACA	ACA
VOCAL	BARAGIOLA, VILMA ROSANA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	BENAS, VERONICA CLAUDIA	P	P	P	ACA
VOCAL	CAMAÑO, GRACIELA	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	CARMONA, MARIA ARACELI	P	P	ACA	P
VOCAL	CESAR, NORA NOEMI	P	P	P	P
VOCAL	CIGOGNA, LUIS FRANCISCO JORGE	P	P	ACA	P
VOCAL	CONTI, DIANA BEATRIZ	P	P	P	ACA
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS	P	P	ACA	P
VOCAL	FERRO, FRANCISCO JOSE	ACA	ACA	P	ACA
VOCAL	GUTIERREZ, GRACIELA BEATRIZ	ACA	ACA	P	P
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	ITURRIETA, MIGUEL ANGEL	P	P	P	P
VOCAL	LANDAU, JORGE ALBERTO	P	P	P	P
VOCAL	MARTIN, MARIA ELENA	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	MASSEI, OSCAR ERMELINDO	P	P	P	ACA
VOCAL	MORENO, CARLOS JULIO	P	P	ACA	ACA
VOCAL	OLIVA, CRISTIAN RODOLFO	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	RECALDE, HECTOR PEDRO	P	P	P	ACA
VOCAL	RIOBOO, SANDRA ADRIANA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	ROSSI, ALEJANDRO LUIS	ACA	ACA	P	P
VOCAL	SANCHEZ, FERNANDO	P	P	P	ACA
VOCAL	SOLANAS, RAUL PATRICIO	P	P	ACA	P

RELACIONES EXTERIORES		5-6	5-6	10-6	10-6	11-6	12-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS						
PRESIDENTE:	GODOY, RUPERTO EDUARDO	P	P	P	P	P	P
VICEPRESIDENTE 1°:	OBEID, JORGE ALBERTO	P	P	P	P	P	P
VICEPRESIDENTE 2°:	AZCOITI, PEDRO JOSE	P	P	P	P	P	P
SECRETARIO:	PINEDO, FEDERICO	P	P	P	P	P	ACA
SECRETARIO:	PRIETO, HUGO NELSON	P	P	P	P	P	P
SECRETARIO:	SOLANAS, RAUL PATRICIO	P	P	P	P	P	P
SECRETARIO:	FABRIS, LUCIANO RAFAEL	P	P	P	P	P	P
VOCAL	BALADRON, MANUEL JUSTO	P	P	P	P	ACA	P
VOCAL	BERTONE, ROSANA ANDREA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	BIDEGAIN, GLORIA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	CAMAÑO, DANTE ALBERTO	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	CESAR, NORA NOEMI	P	P	P	P	P	P
VOCAL	CIGOGNA, LUIS FRANCISCO JORGE	P	P	P	P	P	P
VOCAL	COLLANTES, GENARO AURELIO	P	P	P	P	P	P
VOCAL	COMELLI, ALICIA MARCELA	P	P	P	P	P	P
VOCAL	CORTINA, ROY	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	COSCIA, JORGE EDMUNDO	ACA	P	ACA	ACA	P	ACA
VOCAL	DI TULLIO, JULIANA	P	P	P	P	P	P
VOCAL	DIAZ ROIG, JUAN CARLOS	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	DOVENA, MIGUEL DANTE	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA	P	P	P	P	P	P
VOCAL	GARCIA HAMILTON, JOSE IGNACIO	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	GARCIA, IRMA ADRIANA	P	P	P	P	P	P
VOCAL	GENEM, AMANDA SUSANA	P	P	P	P	P	P
VOCAL	GINZBURG, NORA RAQUEL	P	P	P	P	P	P
VOCAL	HALAK, BEATRIZ SUSANA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	HOTTON, CYNTHIA LILIANA	P	P	P	P	P	P
VOCAL	IGLESIAS, FERNANDO ADOLFO	ACA	ACA	P	P	ACA	P
VOCAL	ITURRIETA, MIGUEL ANGEL	P	P	P	P	P	P
VOCAL	KATZ, DANIEL	P	P	P	P	P	P
VOCAL	LEGUIZAMON, MARIA LAURA	P	P	P	P	L	P
VOCAL	LOPEZ ARIAS, MARCELO EDUARDO	L	L	L	L	L	L
VOCAL	MONTOYA, JORGE LUCIANO	P	P	P	L	L	L
VOCAL	MORAN, JUAN CARLOS	P	P	P	P	ACA	ACA
VOCAL	MORANTE, ANTONIO ARNALDO MARIA	P	P	P	P	P	P
VOCAL	NIEVA, ALEJANDRO MARIO	P	P	P	P	ACA	P
VOCAL	PORTELA, AGUSTIN ALBERTO	P	P	P	P	P	P
VOCAL	RAIMUNDI, CARLOS ALBERTO	P	P	P	P	P	P
VOCAL	SANCHEZ, FERNANDO	P	P	P	P	P	ACA
VOCAL	SANTANDER, MARIO ARMANDO	ACA	ACA	ACA	ACA	P	ACA
VOCAL	SOLA, FELIPE CARLOS	P	ACA	P	P	ACA	0
VOCAL	TORRONTGUEI, MARIA ANGELICA	ACA	ACA	ACA	ACA	L	ACA
VOCAL	VILLAVERDE, JORGE ANTONIO	P	P	P	P	P	P

PRESUPUESTO Y HACIENDA		4-6	4-6	11-6	11-6	11-6	25-6	27-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS							
PRESIDENTE:	AGOSTO, WALTER ALFREDO	P	P	P	P	P	P	P
VICEPRESIDENTE 1°:	GIUBERGIA, MIGUEL ANGEL	ACA	P	P	P	P	P	P
VICEPRESIDENTE 2°:	LOPEZ ARIAS, MARCELO EDUARDO	L	L	L	L	L	L	L
SECRETARIO:	MONTERO, LAURA GISELA	ACA	P	ACA	ACA	ACA	ACA	P
SECRETARIO:	MORAN, JUAN CARLOS	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	P
SECRETARIO:	POGGI, CLAUDIO JAVIER	L	L	L	L	L	ACA	P
SECRETARIO:	VACANTE	0	0	0	0	0	0	0
VOCAL	ACOSTA, MARIA JULIA	P	ACA	P	P	P	P	P
VOCAL	BASTEIRO, SERGIO ARIEL	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	BERTONE, ROSANA ANDREA	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	BEVERAGGI, MARGARITA BEATRIZ	ACA	P	P	L	P	P	P
VOCAL	BIANCO, LIA FABIOLA	P	P	ACA	ACA	ACA	P	P
VOCAL	BRILLO, JOSE RICARDO	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	BULLRICH, ESTEBAN JOSE	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	CAMAÑO, GRACIELA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	CANTERO GUTIERREZ, ALBERTO	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	CARCA, ELISA BEATRIZ	ACA	P	ACA	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	CARMONA, MARIA ARACELI	P	P	P	ACA	P	.	P
VOCAL	CEJAS, JORGE ALBERTO	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	CIGOGNA, LUIS FRANCISCO JORGE	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	COLLANTES, GENARO AURELIO	L	L	P	P	P	ACA	P
VOCAL	CREMER DE BUSTI, MARIA CRISTINA	L	L	P	P	P	ACA	P
VOCAL	DE LA ROSA, MARIA GRACIELA	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	DE NARVAEZ, FRANCISCO	L	L	ACA	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	ERRO, NORBERTO PEDRO	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	GALVALISI, LUIS ALBERTO	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	GARCIA, IRMA ADRIANA	P	P	ACA	ACA	ACA	P	P
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI	ACA	ACA	P	P	P	ACA	P
VOCAL	KORENFELD, BEATRIZ LILIANA	P	ACA	ACA	ACA	ACA	P	P
VOCAL	LEMONS, SILVIA BEATRIZ	L	L	ACA	ACA	ACA	P	P
VOCAL	LOZANO, CLAUDIO RAUL	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	MARCONATO, GUSTAVO ANGEL	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	MARTINEZ ODDONE, HERIBERTO AGUSTIN	ACA	ACA	ACA	P	ACA	P	P
VOCAL	MONTOYA, JORGE LUCIANO	P	P	L	L	L	P	P
VOCAL	MORANTE, ANTONIO ARNALDO MARIA	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	MORENO, CARLOS JULIO	ACA	P	ACA	P	ACA	P	P
VOCAL	PAIS, JUAN MARIO	L	L	P	P	P	ACA	P
VOCAL	PEREYRA, GUILLERMO ANTONIO	P	ACA	L	L	L	P	P
VOCAL	PEREZ, ADRIAN	ACA	P	ACA	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	PEREZ, JORGE RAUL	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	RAIMUNDI, CARLOS ALBERTO	P	ACA	P	ACA	P	P	P
VOCAL	REYES, MARIA FERNANDA	ACA	P	ACA	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	ROJKES DE ALPEROVICH, BEATRIZ LILIANA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	SESMA, LAURA JUDITH	L	L	P	P	ACA	ACA	P
VOCAL	SNOPEK, CARLOS DANIEL	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	SOTO, GLADYS BEATRIZ	P	P	P	P	P	P	P
VOCAL	VARGAS AIGNASSE, GERONIMO	P	ACA	P	P	P	P	P
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO	P	P	P	P	P	P	P

EDUCACION		18-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	PUIGGROS, ADRIANA VICTORIA	P
VICEPRESIDENTE 1°:	BERRAUTE, ANA	P
VICEPRESIDENTE 2°:	VARISCO, SERGIO FAUSTO	ACA
SECRETARIO:	LEVERBERG, STELLA MARIS	P
SECRETARIO:	BALDATA, GRISELDA ANGELA	P
SECRETARIO:	DE NARVAEZ, FRANCISCO	ACA
SECRETARIO:	LUSQUIÑOS, LUIS BERNARDO	ACA
VOCAL	ACOSTA, MARIA JULIA	ACA
VOCAL	AUGSBURGER, SILVIA	ACA
VOCAL	BENAS, VERONICA CLAUDIA	P
VOCAL	BISUTTI, DELIA BEATRIZ	P
VOCAL	BULLRICH, ESTEBAN JOSE	ACA
VOCAL	CANTERO GUTIERREZ, ALBERTO	P
VOCAL	CARLOTTO, REMO GERARDO	ACA
VOCAL	DAMILANO GRIVARELLO, VIVIANA MONICA	ACA
VOCAL	DELICH, FRANCISCO JOSE	L
VOCAL	DONDA PEREZ, VICTORIA ANALIA	ACA
VOCAL	FERRA DE BARTOL, MARGARITA	P
VOCAL	GARCIA DE MORENO, EVA	ACA
VOCAL	GODOY, RUPERTO EDUARDO	ACA
VOCAL	HALAK, BEATRIZ SUSANA	ACA
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI	ACA
VOCAL	LANCETA, RUBEN ORFEL	ACA
VOCAL	LUNA DE MARCOS, ANA ZULEMA	ACA
VOCAL	MARTINEZ ODDONE, HERIBERTO AGUSTIN	ACA
VOCAL	MOISES, MARIA CAROLINA	ACA
VOCAL	MORAN, JUAN CARLOS	ACA
VOCAL	MULLER, MABEL HILDA	ACA
VOCAL	PASINI, ARIEL OSVALDO ELOY	ACA
VOCAL	PORTO, HECTOR NORBERTO	ACA
VOCAL	RICO, MARIA DEL CARMEN CECILIA	ACA
VOCAL	ROMAN, CARMEN	ACA
VOCAL	ROSSI, CIPRIANA LORENA	ACA
VOCAL	STORNI, SILVIA	ACA
VOCAL	VILLAVERDE, JORGE ANTONIO	P

CIENCIA Y TECNOLOGIA		5-6	12-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS		
PRESIDENTE:	SOLA, FELIPE CARLOS	P	P
VICEPRESIDENTE 1ª:	RIOBOO, SANDRA ADRIANA	ACA	P
VICEPRESIDENTE 2ª:	DIAZ ROIG, JUAN CARLOS	ACA	P
SECRETARIO:	MORINI, PEDRO JUAN	P	P
SECRETARIO:	CALZA, NELIO HIGINIO	ACA	P
SECRETARIO:	PORTO, HECTOR NORBERTO	ACA	ACA
SECRETARIO:	ARBO, JOSE AMEGHINO	ACA	P
VOCAL	ACOSTA, MARIA JULIA	P	P
VOCAL	ACUÑA, HUGO RODOLFO	ACA	ACA
VOCAL	BARRIOS, MIGUEL ANGEL	P	P
VOCAL	BERRAUTE, ANA	ACA	P
VOCAL	BISUTTI, DELIA BEATRIZ	ACA	P
VOCAL	CUSINATO, GUSTAVO	ACA	P
VOCAL	DELICH, FRANCISCO JOSE	L	L
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO	ACA	ACA
VOCAL	FERNANDEZ, MARCELO OMAR	ACA	P
VOCAL	FIOL, PAULINA ESTHER	ACA	P
VOCAL	GENEM, AMANDA SUSANA	ACA	ACA
VOCAL	GRIBAUDO, CHRISTIAN ALEJANDRO	ACA	P
VOCAL	HALAK, BEATRIZ SUSANA	P	P
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI	ACA	ACA
VOCAL	IGLESIAS, FERNANDO ADOLFO	ACA	ACA
VOCAL	LINARES, MARIA VIRGINIA	ACA	P
VOCAL	MOISES, MARIA CAROLINA	ACA	P
VOCAL	OBEID, JORGE ALBERTO	ACA	P
VOCAL	PAROLI, RAUL OMAR	P	P
VOCAL	PASTORIZA, MIRTA AMELIANA	P	P
VOCAL	PUIGGROS, ADRIANA VICTORIA	ACA	P
VOCAL	ROLDAN, JOSE MARIA	ACA	P
VOCAL	SATRAGNO, LIDIA ELSA	ACA	ACA
VOCAL	TORFE, MONICA LILIANA	ACA	P

CULTURA		4-6	5-6	11-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS			
PRESIDENTE:	COSCIA, JORGE EDMUNDO	P	P	P
VICEPRESIDENTE 1°:	SATRAGNO, LIDIA ELSA	L	P	P
VICEPRESIDENTE 2°:	FERRA DE BARTOL, MARGARITA	P	P	P
SECRETARIO:	AGUIRRE DE SORIA, HILDA CLELIA	P	P	P
SECRETARIO:	FABRIS, LUCIANO RAFAEL	P	P	P
SECRETARIO:	GIL LOZANO, CLAUDIA	P	ACA	P
SECRETARIO:	BIDEGAIN, GLORIA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	BARRIOS, MIGUEL ANGEL	P	P	P
VOCAL	BASTEIRO, SERGIO ARIEL	ACA	ACA	ACA
VOCAL	BEDANO, NORA ESTHER	ACA	P	P
VOCAL	BERRAUTE, ANA	P	P	P
VOCAL	BERTONE, ROSANA ANDREA	P	P	P
VOCAL	BISUTTI, DELIA BEATRIZ	ACA	P	P
VOCAL	BULLRICH, PATRICIA	P	P	P
VOCAL	CHIQUECHANO, ROSA LAUDELINA	P	P	ACA
VOCAL	CUCCOVILLO, RICARDO OSCAR	P	P	P
VOCAL	GALANTINI, EDUARDO LEONEL	P	P	P
VOCAL	GALVALISI, LUIS ALBERTO	P	ACA	P
VOCAL	GARCIA HAMILTON, JOSE IGNACIO	ACA	ACA	ACA
VOCAL	HALAK, BEATRIZ SUSANA	P	P	P
VOCAL	ILARREGUI, LUIS ALFREDO	P	P	P
VOCAL	KENNY, EDUARDO ENRIQUE FEDERICO	P	P	L
VOCAL	LENZ, MARIA BEATRIZ	P	ACA	P
VOCAL	LOZANO, CLAUDIO RAUL	ACA	P	ACA
VOCAL	MORANDINI, NORMA ELENA	P	P	P
VOCAL	PERIE, JULIA ARGENTINA	P	ACA	P
VOCAL	SCALESI, JUAN CARLOS	P	ACA	L
VOCAL	VAZQUEZ DE TABERNISE, SILVIA BEATRIZ	ACA	ACA	P

JUSTICIA		10-6	11-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS		
PRESIDENTE:	CIGOGNA, LUIS FRANCISCO JORGE	P	P
VICEPRESIDENTE 1º:	LANCETA, RUBEN ORFEL	P	P
VICEPRESIDENTE 2º:	LANDAU, JORGE ALBERTO	P	P
SECRETARIO:	PAREDES URQUIZA, ALBERTO NICOLAS	P	P
SECRETARIO:	MORAN, JUAN CARLOS	ACA	P
SECRETARIO:	GARCIA MENDEZ, EMILIO ARTURO	ACA	P
VOCAL	BERTOL, PAULA MARIA	P	P
VOCAL	BERTONE, ROSANA ANDREA	ACA	P
VOCAL	BEVERAGGI, MARGARITA BEATRIZ	P	P
VOCAL	CAMAÑO, DANTE ALBERTO	ACA	ACA
VOCAL	CANTERO GUTIERREZ, ALBERTO	ACA	P
VOCAL	CARMONA, MARIA ARACELI	P	P
VOCAL	CESAR, NORA NOEMI	P	P
VOCAL	CONTI, DIANA BEATRIZ	P	ACA
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS	P	L
VOCAL	DATO, ALFREDO CARLOS	P	P
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO	ACA	ACA
VOCAL	DIEZ, MARIA INES	P	ACA
VOCAL	GIANNETTASIO, GRACIELA MARIA	P	P
VOCAL	IRRAZABAL, JUAN MANUEL	ACA	ACA
VOCAL	KUNKEL, CARLOS MIGUEL	ACA	ACA
VOCAL	PRIETO, HUGO NELSON	P	P
VOCAL	RECALDE, HECTOR PEDRO	P	P
VOCAL	RIOBOO, SANDRA ADRIANA	ACA	ACA
VOCAL	RODRIGUEZ, MARCELA VIRGINIA	L	P
VOCAL	SPATOLA, PAOLA ROSANA	ACA	ACA
VOCAL	TOMAZ, ADRIANA ELISA	ACA	P

PREVISION Y SEGURIDAD SOCIAL		3-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	DIAZ ROIG, JUAN CARLOS	P
VICEPRESIDENTE 1°:	VACANTE	0
VICEPRESIDENTE 2°:	VACANTE	0
SECRETARIO:	REYES, MARIA FERNANDA	P
SECRETARIO:	BARRIONUEVO, JOSE LUIS	ACA
SECRETARIO:	NIEVA, ALEJANDRO MARIO	P
VOCAL	ACUÑA KUNZ, JUAN ERWIN BOLIVAR	P
VOCAL	BIANCO, LIA FABIOLA	P
VOCAL	CALCHAQUI, MARIA ADELA	P
VOCAL	CESAR, NORA NOEMI	P
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS	ACA
VOCAL	DAMILANO GRIVARELLO, VIVIANA MONICA	P
VOCAL	ERRO, NORBERTO PEDRO	P
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA	P
VOCAL	GARCIA, IRMA ADRIANA	ACA
VOCAL	GARDELLA, PATRICIA SUSANA	ACA
VOCAL	GEREZ, ELDA RAMONA	P
VOCAL	GONZALEZ, MARIA AMERICA	P
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI	ACA
VOCAL	LEDESMA, JULIO RUBEN	ACA
VOCAL	LLANOS, EDITH OLGA	P
VOCAL	LOPEZ, ERNESTO SEGUNDO	ACA
VOCAL	LUNA DE MARCOS, ANA ZULEMA	P
VOCAL	PORTELA, AGUSTIN ALBERTO	P
VOCAL	RIOBOO, SANDRA ADRIANA	ACA
VOCAL	SEREBRINSKY, GUSTAVO EDUARDO	P
VOCAL	SLUGA, JUAN CARLOS	ACA
VOCAL	THOMAS, ENRIQUE LUIS	P
VOCAL	TORFE, MONICA LILIANA	ACA

ACCION SOCIAL Y SALUD PUBLICA		3-6	5-6	10-6	24-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS				
PRESIDENTE:	SYLVESTRE BEGNIS, JUAN HECTOR	P	P	P	P
VICEPRESIDENTE 1ª:	GUTIERREZ, GRACIELA BEATRIZ	ACA	ACA	P	P
VICEPRESIDENTE 2ª:	ACUÑA KUNZ, JUAN ERWIN BOLIVAR	P	P	ACA	ACA
SECRETARIO:	MORANTE, ANTONIO ARNALDO MARIA	P	P	P	P
SECRETARIO:	SCALESI, JUAN CARLOS	ACA	ACA	L	ACA
SECRETARIO:	SEGARRA, ADELA ROSA	ACA	ACA	ACA	ACA
SECRETARIO:	SOTO, GLADYS BEATRIZ	P	P	P	P
SECRETARIO:	BARRIONUEVO, JOSE LUIS	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	ARRIAGA, JULIO ESTEBAN	P	P	P	P
VOCAL	BERTOL, PAULA MARIA	P	P	P	P
VOCAL	BIANCHI, IVANA MARIA	P	P	P	P
VOCAL	CANELA, SUSANA MERCEDES	P	P	P	ACA
VOCAL	CARCA, ELISA BEATRIZ	P	P	P	P
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	DIAZ, SUSANA ELADIA	P	P	P	P
VOCAL	FEIN, MONICA HAYDEE	ACA	ACA	P	P
VOCAL	GALANTINI, EDUARDO LEONEL	ACA	P	P	P
VOCAL	GONZALEZ, NANCY SUSANA	ACA	ACA	P	P
VOCAL	GORBACZ, LEONARDO ARIEL	ACA	ACA	P	P
VOCAL	LEVERBERG, STELLA MARIS	P	P	P	P
VOCAL	LORENZO BOROCOTO, EDUARDO	P	P	P	ACA
VOCAL	MARTIARENA, MARIO HUMBERTO	P	P	P	P
VOCAL	MERCHAN, PAULA CECILIA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	OSORIO, MARTA LUCIA	P	P	P	P
VOCAL	PEREYRA, GUILLERMO ANTONIO	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	PORTELA, AGUSTIN ALBERTO	P	P	ACA	P
VOCAL	SANTANDER, MARIO ARMANDO	ACA	ACA	P	P
VOCAL	STORNI, SILVIA	ACA	ACA	P	ACA
VOCAL	TORFE, MONICA LILIANA	P	P	ACA	P
VOCAL	ZAVALLO, GUSTAVO MARCELO	P	P	ACA	P

SIN NOVEDAD

FAMILIA, MUJER, NIÑEZ Y ADOLESCENCIA	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	DI TULLIO, JULIANA
VICEPRESIDENTE 1°:	STORNI, SILVIA
VICEPRESIDENTE 2°:	HOTTON, CYNTHIA LILIANA
SECRETARIO:	ARETA, MARIA JOSEFA
SECRETARIO:	AUGSBURGER, SILVIA
SECRETARIO:	CARCA, ELISA BEATRIZ
VOCAL	ACUÑA, HUGO RODOLFO
VOCAL	ARRIAGA, JULIO ESTEBAN
VOCAL	BARAGIOLA, VILMA ROSANA
VOCAL	BERNAZZA, CLAUDIA ALICIA
VOCAL	BERRAUTE, ANA
VOCAL	BIANCO, LIA FABIOLA
VOCAL	CARLOTTO, REMO GERARDO
VOCAL	CASELLES, GRACIELA MARIA
VOCAL	DIEZ, MARIA INES
VOCAL	DONDA PEREZ, VICTORIA ANALIA
VOCAL	FIOL, PAULINA ESTHER
VOCAL	GARCIA MENDEZ, EMILIO ARTURO
VOCAL	GEREZ, ELDA RAMONA
VOCAL	GIL LOZANO, CLAUDIA
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS
VOCAL	GONZALEZ, NANCY SUSANA
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI
VOCAL	MERCHAN, PAULA CECILIA
VOCAL	OBIGLIO, JULIAN MARTIN
VOCAL	PASTORIZA, MIRTA AMELIANA
VOCAL	RICO, MARIA DEL CARMEN CECILIA
VOCAL	RODRIGUEZ, MARCELA VIRGINIA
VOCAL	ROJKES DE ALPEROVICH, BEATRIZ LILIANA
VOCAL	ROSSI, CIPRIANA LORENA
VOCAL	SPATOLA, PAOLA ROSANA

TERCERA EDAD		3-6	11-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS		
PRESIDENTE:	GONZALEZ, MARIA AMERICA	P	P
VICEPRESIDENTE 1ª:	SANTANDER, MARIO ARMANDO	ACA	P
VICEPRESIDENTE 2ª:	PASTORIZA, MIRTA AMELIANA	P	P
SECRETARIO:	LINARES, MARIA VIRGINIA	ACA	P
SECRETARIO:	OSORIO, MARTA LUCIA	P	ACA
SECRETARIO:	GONZALEZ, NANCY SUSANA	P	P
VOCAL	AGUIRRE DE SORIA, HILDA CLELIA	P	ACA
VOCAL	ARETA, MARIA JOSEFA	ACA	L
VOCAL	BARAGIOLA, VILMA ROSANA	ACA	P
VOCAL	BIANCO, LIA FABIOLA	ACA	ACA
VOCAL	BAYONZO, LILIANA AMELIA	P	ACA
VOCAL	CREMER DE BUSTI, MARIA CRISTINA	ACA	P
VOCAL	CUEVAS, HUGO OSCAR	P	ACA
VOCAL	DIAZ, SUSANA ELADIA	P	ACA
VOCAL	GIL LOZANO, CLAUDIA	P	P
VOCAL	MARTIARENA, MARIO HUMBERTO	P	P
VOCAL	STORNI, SILVIA	ACA	P

LEGISLACION PENAL		3-6	10-6	19-6	24-6	25-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS					
PRESIDENTE:	CESAR, NORA NOEMI	P	P	P	P	P
VICEPRESIDENTE 1°:	MASSEI, OSCAR ERMELINDO	P	P	P	P	P
VICEPRESIDENTE 2°:	GINZBURG, NORA RAQUEL	P	ACA	P	P	P
SECRETARIO:	CARMONA, MARIA ARACELI	P	ACA	P	P	P
SECRETARIO:	AZCOITI, PEDRO JOSE	ACA	ACA	ACA	ACA	P
SECRETARIO:	VACANTE	0	0	0	0	0
VOCAL	ACUÑA, HUGO RODOLFO	P	ACA	P	ACA	ACA
VOCAL	BIANCO, LIA FABIOLA	P	ACA	P	P	P
VOCAL	BURZACO, EUGENIO	P	ACA	ACA	P	P
VOCAL	CAMAÑO, DANTE ALBERTO	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	CONTI, DIANA BEATRIZ	P	ACA	P	P	P
VOCAL	DONDA PEREZ, VICTORIA ANALIA	P	ACA	P	ACA	P
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA	ACA	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	GARCIA MENDEZ, EMILIO ARTURO	P	ACA	P	ACA	ACA
VOCAL	GIL LOZANO, CLAUDIA	P	ACA	P	ACA	ACA
VOCAL	HALAK, BEATRIZ SUSANA	P	ACA	P	ACA	P
VOCAL	IBARRA, VILMA LIDIA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	KUNKEL, CARLOS MIGUEL	ACA	ACA	P	ACA	P
VOCAL	LANCETA, RUBEN ORFEL	ACA	ACA	ACA	ACA	P
VOCAL	PERIE, HUGO RUBEN	ACA	ACA	P	P	P
VOCAL	RECALDE, HECTOR PEDRO	P	ACA	P	P	ACA
VOCAL	REJAL, JESUS FERNANDO	ACA	ACA	P	P	P
VOCAL	ROSSI, ALEJANDRO LUIS	ACA	ACA	ACA	P	P
VOCAL	SESMA, LAURA JUDITH	L	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	SOLA, FELIPE CARLOS	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	SPATOLA, PAOLA ROSANA	ACA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	TORRONTGUI, MARIA ANGELICA	ACA	ACA	ACA	P	P
VOCAL	VEGA, JUAN CARLOS	P	ACA	P	ACA	ACA
VOCAL	VELARDE, MARTA SYLVIA	P	ACA	P	P	P

LEGISLACION DEL TRABAJO		4-6	25-6	26-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS			
PRESIDENTE:	RECALDE, HECTOR PEDRO	P	P	P
VICEPRESIDENTE 1ª:	BISUTTI, DELIA BEATRIZ	ACA	P	P
VICEPRESIDENTE 2ª:	BIANCO, LIA FABIOLA	P	P	P
SECRETARIO:	SLUGA, JUAN CARLOS	ACA	ACA	ACA
SECRETARIO:	NIEVA, ALEJANDRO MARIO	P	ACA	ACA
SECRETARIO:	CARCA, ELISA BEATRIZ	P	ACA	ACA
VOCAL	ALBRISI, CESAR ALFREDO	P	P	P
VOCAL	ARGUELLO, OCTAVIO	ACA	P	P
VOCAL	BARRIONUEVO, JOSE LUIS	ACA	ACA	ACA
VOCAL	BASTEIRO, SERGIO ARIEL	ACA	ACA	ACA
VOCAL	CAMAÑO, DANTE ALBERTO	ACA	ACA	ACA
VOCAL	CORDOBA, JOSE MANUEL	L	ACA	ACA
VOCAL	CUCCOVILLO, RICARDO OSCAR	P	ACA	ACA
VOCAL	DE MARCHI, OMAR BRUNO	ACA	ACA	ACA
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO	ACA	ACA	ACA
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	GIL LOZANO, CLAUDIA	P	P	P
VOCAL	GIUBERGIA, MIGUEL ANGEL	P	ACA	ACA
VOCAL	GONZALEZ, JUAN DANTE	P	P	P
VOCAL	GULLO, JUAN CARLOS DANTE	P	P	P
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI	ACA	P	P
VOCAL	KRONEBERGER, DANIEL RICARDO	P	ACA	P
VOCAL	LEDESMA, JULIO RUBEN	P	P	P
VOCAL	LOZANO, CLAUDIO RAUL	ACA	ACA	ACA
VOCAL	LUNA DE MARCOS, ANA ZULEMA	P	P	P
VOCAL	MASSEI, OSCAR ERMELINDO	P	P	P
VOCAL	PEREYRA, GUILLERMO ANTONIO	P	P	P
VOCAL	PAIS, JUAN MARIO	L	P	P
VOCAL	SALIM, JUAN ARTURO	ACA	ACA	ACA
VOCAL	SCALESI, JUAN CARLOS	P	P	P
VOCAL	SYLVESTRE BEGNIS, JUAN HECTOR	ACA	P	P

SIN NOVEDAD

DEFENSA NACIONAL	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	VILLAVERDE, JORGE ANTONIO
VICEPRESIDENTE 1º:	ILARREGUI, LUIS ALFREDO
VICEPRESIDENTE 2º:	VACANTE
SECRETARIO:	ALBARRACIN, JORGE LUIS
SECRETARIO:	HALAK, BEATRIZ SUSANA
SECRETARIO:	PASINI, ARIEL OSVALDO ELOY
VOCAL	ALCUAZ, HORACIO ALBERTO
VOCAL	BURZACO, EUGENIO
VOCAL	CARLOTTO, REMO GERARDO
VOCAL	COLLANTES, GENARO AURELIO
VOCAL	COMELLI, ALICIA MARCELA
VOCAL	CUSINATO, GUSTAVO
VOCAL	DAHER, ZULEMA BEATRIZ
VOCAL	DALLA FONTANA, ARIEL RAUL ARMANDO
VOCAL	GARCIA HAMILTON, JOSE IGNACIO
VOCAL	GINZBURG, NORA RAQUEL
VOCAL	KUNKEL, CARLOS MIGUEL
VOCAL	LOPEZ, ERNESTO SEGUNDO
VOCAL	LOPEZ, RAFAEL ANGEL
VOCAL	RAIMUNDI, CARLOS ALBERTO
VOCAL	RICO, MARIA DEL CARMEN CECILIA
VOCAL	ROSSI, ALEJANDRO LUIS
VOCAL	SANCHEZ, FERNANDO
VOCAL	SNOPEK, CARLOS DANIEL
VOCAL	SOLANAS, RAUL PATRICIO
VOCAL	THOMAS, ENRIQUE LUIS
VOCAL	ZANCADA, PABLO VENTURA

OBRAS PUBLICAS		3-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO	P
VICEPRESIDENTE 1ª:	MARTINEZ ODDONE, HERIBERTO AGUSTIN	ACA
VICEPRESIDENTE 2ª:	SALUM, OSVALDO RUBEN	0
VICEPRESIDENTE 2ª:	VILARIÑO, JOSE ANTONIO	P
SECRETARIO:	KENNY, EDUARDO ENRIQUE FEDERICO	P
SECRETARIO:	ALCUAZ, HORACIO ALBERTO	P
SECRETARIO:	SALUM, OSVALDO RUBEN	P
VOCAL	BAYONZO, LILIANA AMELIA	P
VOCAL	BELOUS, NELIDA	P
VOCAL	BRUE, DANIEL AGUSTIN	P
VOCAL	BULLRICH, ESTEBAN JOSE	ACA
VOCAL	CAMAÑO, GRACIELA	ACA
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS	ACA
VOCAL	DAHER, ZULEMA BEATRIZ	ACA
VOCAL	FERNANDEZ BASUALDO, LUIS MARIA	P
VOCAL	GARCIA, IRMA ADRIANA	P
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS	ACA
VOCAL	HERRERA, ALBERTO	P
VOCAL	KATZ, DANIEL	ACA
VOCAL	LEVERBERG, STELLA MARIS	P
VOCAL	LLERA, TIMOTEO	P
VOCAL	MOREJON, MANUEL AMOR	ACA
VOCAL	PAROLI, RAUL OMAR	P
VOCAL	PASTORIZA, EDUARDO ANTONIO	ACA
VOCAL	QUIROZ, ELSA SIRIA	P
VOCAL	SCIUTTO, RUBEN DARIO	P
VOCAL	ZAVALLO, GUSTAVO MARCELO	P

AGRICULTURA Y GANADERIA		17-6	25-6	27-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS			
PRESIDENTE:	CANTERO GUTIERREZ, ALBERTO	P	P	P
VICEPRESIDENTE 1*:	GRIBAUO, CHRISTIAN ALEJANDRO	ACA	P	P
VICEPRESIDENTE 2*:	SCIUTTO, RUBEN DARIO	P	P	P
SECRETARIO:	GARCIA, IRMA ADRIANA	P	P	P
SECRETARIO:	ARDID, MARIO ROLANDO	P	P	P
SECRETARIO:	MORINI, PEDRO JUAN	P	P	P
SECRETARIO:	MONTOYA, JORGE LUCIANO	L	P	P
VOCAL	ARBO, JOSE AMEGHINO	P	ACA	P
VOCAL	BERNAZZA, CLAUDIA ALICIA	P	P	P
VOCAL	BERRAUTE, ANA	P	P	P
VOCAL	CANELA, SUSANA MERCEDES	P	P	P
VOCAL	CARMONA, MARIA ARACELI	P	P	P
VOCAL	CUSINATO, GUSTAVO	P	P	P
VOCAL	DAHER, ZULEMA BEATRIZ	ACA	P	P
VOCAL	DE LA ROSA, MARIA GRACIELA	ACA	P	P
VOCAL	DIEZ, MARIA INES	P	ACA	P
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA	ACA	P	P
VOCAL	FERRO, FRANCISCO JOSE	ACA	P	P
VOCAL	GARCIA, SUSANA ROSA	P	ACA	P
VOCAL	GODOY, RUPERTO EDUARDO	P	ACA	P
VOCAL	ILARREGUI, LUIS ALFREDO	P	P	P
VOCAL	KENNY, EDUARDO ENRIQUE FEDERICO	P	P	P
VOCAL	LUSQUIÑOS, LUIS BERNARDO	ACA	ACA	P
VOCAL	MACALUSE, EDUARDO GABRIEL	P	P	P
VOCAL	MARTIN, MARIA ELENA	P	P	P
VOCAL	MORANTE, ANTONIO ARNALDO MARIA	ACA	P	P
VOCAL	MORENO, CARLOS JULIO	ACA	P	P
VOCAL	PAREDES URQUIZA, ALBERTO NICOLAS	ACA	P	P
VOCAL	SALIM, JUAN ARTURO	ACA	ACA	P
VOCAL	SOLANAS, RAUL PATRICIO	ACA	P	P
VOCAL	THOMAS, ENRIQUE LUIS	P	P	P
VOCAL	ULRICH, CARLOS	ACA	P	P
VOCAL	VIALE, LISANDRO ALFREDO	P	P	P
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO	P	P	P

SIN NOVEDAD

FINANZAS	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	SNOPEK, CARLOS DANIEL
VICEPRESIDENTE 1ª:	LEMONS, SILVIA BEATRIZ
VICEPRESIDENTE 2ª:	PINEDO, FEDERICO
SECRETARIO:	SANCHEZ, FERNANDO
SECRETARIO:	ALFARO, GERMAN ENRIQUE
SECRETARIO:	PORTELA, AGUSTIN ALBERTO
SECRETARIO:	ACUÑA, HUGO RODOLFO
VOCAL	AGOSTO, WALTER ALFREDO
VOCAL	CASELLES, GRACIELA MARIA
VOCAL	DALLA FONTANA, ARIEL RAUL ARMANDO
VOCAL	DEL CAMPILLO, HECTOR EDUARDO
VOCAL	FERNANDEZ, MARCELO OMAR
VOCAL	GARCIA, IRMA ADRIANA
VOCAL	GODOY, RUPERTO EDUARDO
VOCAL	GONZALEZ, MARIA AMERICA
VOCAL	KAKUBUR, EMILIO
VOCAL	MARCONATO, GUSTAVO ANGEL
VOCAL	MORANTE, ANTONIO ARNALDO MARIA
VOCAL	POGGI, CLAUDIO JAVIER
VOCAL	REYES, MARIA FERNANDA
VOCAL	ROMAN, CARMEN
VOCAL	SALIM, JUAN ARTURO
VOCAL	SARGHINI, JORGE EMILIO
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO

INDUSTRIA		4-6	5-6	11-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS			
PRESIDENTE:	DOVENA, MIGUEL DANTE	P	P	P
VICEPRESIDENTE 1°:	PORTO, HECTOR NORBERTO	ACA	ACA	ACA
VICEPRESIDENTE 2°:	BULLRICH, PATRICIA	P	P	ACA
SECRETARIO:	DEL CAMPILLO, HECTOR EDUARDO	L	ACA	ACA
SECRETARIO:	DIAZ, SUSANA ELADIA	P	P	P
SECRETARIO:	FEIN, MONICA HAYDEE	P	P	P
VOCAL	AGOSTO, WALTER ALFREDO	ACA	ACA	P
VOCAL	AMENTA, MARCELO EDUARDO	P	P	ACA
VOCAL	CIGOGNA, LUIS FRANCISCO JORGE	P	P	P
VOCAL	DATO, ALFREDO CARLOS	P	P	P
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA	P	P	P
VOCAL	FERNANDEZ, MARCELO OMAR	P	P	P
VOCAL	FLORES, HECTOR	ACA	ACA	ACA
VOCAL	GARCIA, MARIA TERESA	P	P	P
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS	P	P	P
VOCAL	HERRERA, JOSE ALBERTO	ACA	ACA	L
VOCAL	ILARREGUI, LUIS ALFREDO	P	P	P
VOCAL	MARCONATO, GUSTAVO ANGEL	P	P	P
VOCAL	MARINO, ADRIANA DEL CARMEN	P	P	P
VOCAL	MARTINEZ GARBINO, EMILIO RAUL	P	P	P
VOCAL	MARTINEZ ODDONE, HERIBERTO AGUSTIN	ACA	ACA	P
VOCAL	MORENO, CARLOS JULIO	P	P	P
VOCAL	OBEID, JORGE ALBERTO	P	P	P
VOCAL	OBIGLIO, JULIAN MARTIN	P	P	ACA
VOCAL	RAIMUNDI, CARLOS ALBERTO	ACA	ACA	ACA
VOCAL	RODRIGUEZ, EVARISTO ARTURO	P	P	P
VOCAL	SNOPEK, CARLOS DANIEL	P	P	P
VOCAL	THOMAS, ENRIQUE LUIS	P	P	P
VOCAL	ULRICH, CARLOS	ACA	ACA	P

COMERCIO		4-6	12-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS		
PRESIDENTE:	GARCIA, MARIA TERESA	P	P
VICEPRESIDENTE 1ª:	DEL CAMPILLO, HECTOR EDUARDO	L	P
VICEPRESIDENTE 2ª:	LEDESMA, JULIO RUBEN	ACA	ACA
SECRETARIO:	KENNY, EDUARDO ENRIQUE FEDERICO	P	P
SECRETARIO:	MERLO, MARIO RAUL	P	P
SECRETARIO:	REJAL, JESUS FERNANDO	ACA	P
VOCAL	DE NARVAEZ, FRANCISCO	L	ACA
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO	P	P
VOCAL	GIUBERGIA, MIGUEL ANGEL	P	P
VOCAL	GORBACZ, LEONARDO ARIEL	P	ACA
VOCAL	MONTERO, LAURA GISELA	P	P
VOCAL	MORENO, CARLOS JULIO	P	P
VOCAL	SEREBRINSKY, GUSTAVO EDUARDO	P	P
VOCAL	SOLANAS, RAUL PATRICIO	P	P
VOCAL	VACA NARVAJA, PATRICIA	P	P

ENERGIA Y COMBUSTIBLE		4-6	4-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS		
PRESIDENTE:	BERTONE, ROSANA ANDREA	P	P
VICEPRESIDENTE 1°:	ULRICH, CARLOS	P	P
VICEPRESIDENTE 2°:	FERNANDEZ BASUALDO, LUIS MARIA	P	P
SECRETARIO:	GONZALEZ, JUAN DANTE	P	P
SECRETARIO:	DE MARCHI, OMAR BRUNO	ACA	ACA
SECRETARIO:	SANCHEZ, FERNANDO	P	P
VOCAL	ACOSTA, MARIA JULIA	P	ACA
VOCAL	ACUÑA, HUGO RODOLFO	P	P
VOCAL	ALBRISI, CESAR ALFREDO	P	P
VOCAL	ALVARO, HECTOR JORGE	P	P
VOCAL	ARGUELLO, OCTAVIO	ACA	ACA
VOCAL	BALDATA, GRISELDA ANGELA	P	P
VOCAL	BELOUS, NELIDA	P	ACA
VOCAL	BIANCHI SILVESTRE, MARCELA ALEJANDRA	P	P
VOCAL	CEJAS, JORGE ALBERTO	ACA	ACA
VOCAL	CORDOBA, JOSE MANUEL	L	L
VOCAL	DAHER, ZULEMA BEATRIZ	P	P
VOCAL	DELICH, FRANCISCO JOSE	L	L
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO	ACA	ACA
VOCAL	DIAZ ROIG, JUAN CARLOS	P	P
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS	P	P
VOCAL	GIUBERGIA, MIGUEL ANGEL	P	P
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI	ACA	ACA
VOCAL	KRONEBERGER, DANIEL RICARDO	L	L
VOCAL	LEMONS, SILVIA BEATRIZ	L	L
VOCAL	LOZANO, CLAUDIO RAUL	ACA	ACA
VOCAL	MARTIN, MARIA ELENA	P	P
VOCAL	MORAN, JUAN CARLOS	P	P
VOCAL	MOREJON, MANUEL AMOR	P	P
VOCAL	MULLER, MABEL HILDA	P	P
VOCAL	PAREDES URQUIZA, ALBERTO NICOLAS	L	L
VOCAL	PAROLI, RAUL OMAR	P	P
VOCAL	PRIETO, HUGO NELSON	P	P
VOCAL	RUIZ, RAMON	P	P
VOCAL	THOMAS, ENRIQUE LUIS	P	P

COMUNICACIONES E INFORMATICA		3-6	5-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS		
PRESIDENTE:	BALADRON, MANUEL JUSTO	P	P
VICEPRESIDENTE 1º:	CUSINATO, GUSTAVO	P	P
VICEPRESIDENTE 2º:	LUSQUIÑOS, LUIS BERNARDO	ACA	ACA
SECRETARIO:	MERCHAN, PAULA CECILIA	P	P
SECRETARIO:	HEREDIA, ARTURO MIGUEL	P	P
SECRETARIO:	VAZQUEZ DE TABERNISE, SILVIA BEATRIZ	ACA	ACA
VOCAL	ALBARRACIN, JORGE LUIS	P	P
VOCAL	ALFARO, GERMAN ENRIQUE	ACA	ACA
VOCAL	BARAGIOLA, VILMA ROSANA	P	P
VOCAL	BELOUS, NELIDA	P	P
VOCAL	BERTOL, PAULA MARIA	P	P
VOCAL	BONASSO, MIGUEL LUIS	ACA	ACA
VOCAL	CONTI, DIANA BEATRIZ	P	P
VOCAL	COSCIA, JORGE EDMUNDO	P	P
VOCAL	GENEM, AMANDA SUSANA	P	P
VOCAL	GIANNETTASIO, GRACIELA MARIA	ACA	ACA
VOCAL	GONZALEZ, JUAN DANTE	P	P
VOCAL	IGLESIAS, FERNANDO ADOLFO	ACA	ACA
VOCAL	ILARREGUI, LUIS ALFREDO	P	P
VOCAL	LENZ, MARIA BEATRIZ	P	P
VOCAL	MARCONATO, GUSTAVO ANGEL	ACA	ACA
VOCAL	MARTINEZ ODDONE, HERIBERTO AGUSTIN	ACA	ACA
VOCAL	MOISES, MARIA CAROLINA	P	P
VOCAL	MORGADO, CLAUDIO MARCELO	P	P
VOCAL	PINEDO, FEDERICO	P	P
VOCAL	SEREBRINSKY, GUSTAVO EDUARDO	ACA	ACA
VOCAL	SPATOLA, PAOLA ROSANA	ACA	ACA
VOCAL	TORFE, MONICA LILIANA	P	P
VOCAL	VACA NARVAJA, PATRICIA	P	P

TRANSPORTE		10-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	DAHER, ZULEMA BEATRIZ	P
VICEPRESIDENTE 1ª:	RUIZ, RAMON	P
VICEPRESIDENTE 2ª:	NIEVA, ALEJANDRO MARIO	ACA
SECRETARIO:	MOREJON, MANUEL AMOR	P
SECRETARIO:	ALVARO, HECTOR JORGE	P
SECRETARIO:	CUCCOVILLO, RICARDO OSCAR	P
VOCAL	ALFARO, GERMAN ENRIQUE	P
VOCAL	ARGUELLO, OCTAVIO	P
VOCAL	BALDATA, GRISELDA ANGELA	ACA
VOCAL	BASTEIRO, SERGIO ARIEL	P
VOCAL	BIANCHI SILVESTRE, MARCELA ALEJANDRA	ACA
VOCAL	CUSINATO, GUSTAVO	P
VOCAL	DE MARCHI, OMAR BRUNO	P
VOCAL	DOVENA, MIGUEL DANTE	ACA
VOCAL	FERNANDEZ BASUALDO, LUIS MARIA	P
VOCAL	GULLO, JUAN CARLOS DANTE	ACA
VOCAL	HERRERA, ALBERTO	P
VOCAL	HERRERA, JOSE ALBERTO	P
VOCAL	ITURRIETA, MIGUEL ANGEL	P
VOCAL	LANDAU, JORGE ALBERTO	ACA
VOCAL	LOPEZ, RAFAEL ANGEL	ACA
VOCAL	MERLO, MARIO RAUL	P
VOCAL	MONTOYA, JORGE LUCIANO	ACA
VOCAL	NAIM, LIDIA LUCIA	P
VOCAL	QUIROZ, ELSA SIRIA	P
VOCAL	RIOBOO, SANDRA ADRIANA	P
VOCAL	ROSSI, ALEJANDRO LUIS	ACA
VOCAL	SALIM, JUAN ARTURO	ACA
VOCAL	SCIUTTO, RUBEN DARIO	P
VOCAL	VACA NARVAJA, PATRICIA	P

ECONOMIAS Y DESARROLLO REGIONAL	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	DE LA ROSA, MARIA GRACIELA
VICEPRESIDENTE 1ª:	ROLDAN, JOSE MARIA
VICEPRESIDENTE 2ª:	GARCIA DE MORENO, EVA
SECRETARIO:	GARCIA, SUSANA ROSA
SECRETARIO:	BENAS, VERONICA CLAUDIA
SECRETARIO:	DAMILANO GRIVARELLO, VIVIANA MONICA
VOCAL	BERNAZZA, CLAUDIA ALICIA
VOCAL	BRILLO, JOSE RICARDO
VOCAL	BRUE, DANIEL AGUSTIN
VOCAL	CANELA, SUSANA MERCEDES
VOCAL	CASELLES, GRACIELA MARIA
VOCAL	CREMER DE BUSTI, MARIA CRISTINA
VOCAL	DEL CAMPILLO, HECTOR EDUARDO
VOCAL	DIEZ, MARIA INES
VOCAL	GALANTINI, EDUARDO LEONEL
VOCAL	GARCIA, MARIA TERESA
VOCAL	GONZALEZ, NANCY SUSANA
VOCAL	GRIBAUDE, CHRISTIAN ALEJANDRO
VOCAL	LINARES, MARIA VIRGINIA
VOCAL	MARINO, ADRIANA DEL CARMEN
VOCAL	MARTIN, MARIA ELENA
VOCAL	MONTERO, LAURA GISELA
VOCAL	PETIT, MARIA DE LOS ANGELES
VOCAL	PORTELA, AGUSTIN ALBERTO
VOCAL	ROSSI, CIPRIANA LORENA
VOCAL	SALIM, JUAN ARTURO
VOCAL	SCALESI, JUAN CARLOS
VOCAL	SEGARRA, ADELA ROSA
VOCAL	ULRICH, CARLOS
VOCAL	VILARIÑO, JOSE ANTONIO
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO

SIN NOVEDAD

ASUNTOS MUNICIPALES	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	GALANTINI, EDUARDO LEONEL
VICEPRESIDENTE 1°:	CUEVAS, HUGO OSCAR
VICEPRESIDENTE 2°:	DIAZ, SUSANA ELADIA
SECRETARIO:	DE MARCHI, OMAR BRUNO
SECRETARIO:	PORTELA, AGUSTIN ALBERTO
SECRETARIO:	PETIT, MARIA DE LOS ANGELES
VOCAL	ALCUAZ, HORACIO ALBERTO
VOCAL	ARBO, JOSE AMEGHINO
VOCAL	ARDID, MARIO ROLANDO
VOCAL	ARRIAGA, JULIO ESTEBAN
VOCAL	BEDANO, NORA ESTHER
VOCAL	BRILLO, JOSE RICARDO
VOCAL	BULLRICH, PATRICIA
VOCAL	CANELA, SUSANA MERCEDES
VOCAL	CASELLES, GRACIELA MARIA
VOCAL	CORTINA, ROY
VOCAL	CUCCOVILLO, RICARDO OSCAR
VOCAL	GARCIA, MARIA TERESA
VOCAL	GIUDICI, SILVANA MYRIAM
VOCAL	GONZALEZ, NANCY SUSANA
VOCAL	GRIBAUDO, CHRISTIAN ALEJANDRO
VOCAL	HERRERA, JOSE ALBERTO
VOCAL	ILARREGUI, LUIS ALFREDO
VOCAL	KAKUBUR, EMILIO
VOCAL	KATZ, DANIEL
VOCAL	MERLO, MARIO RAUL
VOCAL	NAIM, LIDIA LUCIA
VOCAL	SALUM, OSVALDO RUBEN
VOCAL	SLUGA, JUAN CARLOS
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO

INTERESES MARITIMOS, FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	PAIS, JUAN MARIO
VICEPRESIDENTE 1ª:	ACUÑA KUNZ, JUAN ERWIN BOLIVAR
VICEPRESIDENTE 2ª:	RODRIGUEZ, EVARISTO ARTURO
SECRETARIO:	CALCHAQUI, MARIA ADELA
SECRETARIO:	BARAGIOLA, VILMA ROSANA
SECRETARIO:	MARTIN, MARIA ELENA
VOCAL	AGOSTO, WALTER ALFREDO
VOCAL	AMENTA, MARCELO EDUARDO
VOCAL	BASTEIRO, SERGIO ARIEL
VOCAL	BELOUS, NELIDA
VOCAL	BERTONE, ROSANA ANDREA
VOCAL	CARCA, ELISA BEATRIZ
VOCAL	CEJAS, JORGE ALBERTO
VOCAL	CORDOBA, JOSE MANUEL
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO
VOCAL	DI TULLIO, JULIANA
VOCAL	DOVENA, MIGUEL DANTE
VOCAL	GARCIA DE MORENO, EVA
VOCAL	GIUDICI, SILVANA MYRIAM
VOCAL	KAKUBUR, EMILIO
VOCAL	KORENFELD, BEATRIZ LILIANA
VOCAL	KUNKEL, CARLOS MIGUEL
VOCAL	LINARES, MARIA VIRGINIA
VOCAL	MORENO, CARLOS JULIO
VOCAL	ROSSI, ALEJANDRO LUIS

VIVIENDA		4-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	BEVERAGGI, MARGARITA BEATRIZ	P
VICEPRESIDENTE 1ª:	BIANCHI SILVESTRE, MARCELA ALEJANDRA	P
VICEPRESIDENTE 2ª:	ZAVALLO, GUSTAVO MARCELO	P
SECRETARIO:	BRUE, DANIEL AGUSTIN	P
SECRETARIO:	PAROLI, RAUL OMAR	P
SECRETARIO:	OSORIO, MARTA LUCIA	P
VOCAL	ACUÑA, HUGO RODOLFO	P
VOCAL	AGUIRRE DE SORIA, HILDA CLELIA	ACA
VOCAL	ALCUAZ, HORACIO ALBERTO	P
VOCAL	AUGSBURGER, SILVIA	ACA
VOCAL	BAYONZO, LILIANA AMELIA	P
VOCAL	BELOUS, NELIDA	P
VOCAL	CALCHAQUI, MARIA ADELA	ACA
VOCAL	DIAZ, SUSANA ELADIA	P
VOCAL	ERRO, NORBERTO PEDRO	P
VOCAL	GARDELLA, PATRICIA SUSANA	ACA
VOCAL	GODOY, RUPERTO EDUARDO	ACA
VOCAL	MOREJON, MANUEL AMOR	P
VOCAL	REJAL, JESUS FERNANDO	ACA
VOCAL	REYES, MARIA FERNANDA	P
VOCAL	RODRIGUEZ, EVARISTO ARTURO	P
VOCAL	SALUM, OSVALDO RUBEN	P
VOCAL	SEGARRA, ADELA ROSA	ACA
VOCAL	SOTO, GLADYS BEATRIZ	P
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO	P

SIN NOVEDAD

PETICIONES, PODERES Y REGLAMENTO	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	VARGAS AIGNASSE, GERONIMO
VICEPRESIDENTE 1ª:	VACANTE
VICEPRESIDENTE 2ª:	GONZALEZ, MARIA AMERICA
SECRETARIO:	LUNA DE MARCOS, ANA ZULEMA
SECRETARIO:	PERIE, HUGO RUBEN
SECRETARIO:	RODRIGUEZ, MARCELA VIRGINIA
VOCAL	BALADRON, MANUEL JUSTO
VOCAL	BEVERAGGI, MARGARITA BEATRIZ
VOCAL	BIDEGAIN, GLORIA
VOCAL	CARLOTTO, REMO GERARDO
VOCAL	DELICH, FRANCISCO JOSE
VOCAL	FEIN, MONICA HAYDEE
VOCAL	FERNANDEZ BASUALDO, LUIS MARIA
VOCAL	GINZBURG, NORA RAQUEL
VOCAL	HEREDIA, ARTURO MIGUEL
VOCAL	IRRAZABAL, JUAN MANUEL
VOCAL	LANCETA, RUBEN ORFEL
VOCAL	NIEVA, ALEJANDRO MARIO
VOCAL	RECALDE, HECTOR PEDRO

SIN NOVEDAD

JUICIO POLITICO	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	LEGUIZAMON, MARIA LAURA
VICEPRESIDENTE 1º:	BARRIOS, MIGUEL ANGEL
VICEPRESIDENTE 2º:	PASTORIZA, EDUARDO ANTONIO
SECRETARIO:	ALVAREZ, JUAN JOSE
SECRETARIO:	MARTINEZ GARBINO, EMILIO RAUL
SECRETARIO:	ACUÑA, HUGO RODOLFO
VOCAL	AGUIRRE DE SORIA, HILDA CLELIA
VOCAL	AMENTA, MARCELO EDUARDO
VOCAL	BALADRON, MANUEL JUSTO
VOCAL	BAYONZO, LILIANA AMELIA
VOCAL	BONASSO, MIGUEL LUIS
VOCAL	CAMAÑO, DANTE ALBERTO
VOCAL	CEJAS, JORGE ALBERTO
VOCAL	CONTI, DIANA BEATRIZ
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO
VOCAL	FABRIS, LUCIANO RAFAEL
VOCAL	RODRIGUEZ, MARCELA VIRGINIA
VOCAL	RUIZ, RAMON
VOCAL	SOLANAS, RAUL PATRICIO
VOCAL	TORRONTGUI, MARIA ANGELICA
VOCAL	VARGAS AIGNASSE, GERONIMO
VOCAL	VILLAVERDE, JORGE ANTONIO

RECURSOS NATURALES Y CONSERVACION DEL AMBIENTE HUMANO		3-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	BONASSO, MIGUEL LUIS	P
VICEPRESIDENTE 1ª:	CREMER DE BUSTI, MARIA CRISTINA	ACA
VICEPRESIDENTE 2ª:	VEGA, JUAN CARLOS	P
SECRETARIO:	CEJAS, JORGE ALBERTO	P
SECRETARIO:	FABRIS, LUCIANO RAFAEL	P
SECRETARIO:	LLERA, TIMOTEO	P
VOCAL	BENAS, VERONICA CLAUDIA	P
VOCAL	BIANCHI, IVANA MARIA	P
VOCAL	BIANCHI SILVESTRE, MARCELA ALEJANDRA	ACA
VOCAL	BIANCO, LIA FABIOLA	P
VOCAL	CHIUICHANO, ROSA LAUDELINA	P
VOCAL	CORTINA, ROY	ACA
VOCAL	COSCIA, JORGE EDMUNDO	ACA
VOCAL	CUSINATO, GUSTAVO	P
VOCAL	FERNANDEZ BASUALDO, LUIS MARIA	P
VOCAL	GARCIA, SUSANA ROSA	P
VOCAL	GUTIERREZ, GRACIELA BEATRIZ	P
VOCAL	KORENFELD, BEATRIZ LILIANA	ACA
VOCAL	MASSEI, OSCAR ERMELINDO	P
VOCAL	MERCHAN, PAULA CECILIA	P
VOCAL	MORGADO, CLAUDIO MARCELO	P
VOCAL	MULLER, MABEL HILDA	P
VOCAL	PASTORIZA, MIRTA AMELIANA	P
VOCAL	PERIE, HUGO RUBEN	P
VOCAL	SANTANDER, MARIO ARMANDO	ACA
VOCAL	SATRAGNO, LIDIA ELSA	ACA
VOCAL	SYLVESTRE BEGNIS, JUAN HECTOR	ACA
VOCAL	ULRICH, CARLOS	ACA
VOCAL	VAZQUEZ DE TABERNISE, SILVIA BEATRIZ	ACA
VOCAL	VILARIÑO, JOSE ANTONIO	P
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO	ACA

SIN NOVEDAD

TURISMO	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	SALIM, JUAN ARTURO
VICEPRESIDENTE 1°:	KORENFELD, BEATRIZ LILIANA
VICEPRESIDENTE 2°:	GIL LOZANO, CLAUDIA
SECRETARIO:	DIEZ, MARIA INES
SECRETARIO:	MARTINEZ ODDONE, HERIBERTO AGUSTIN
SECRETARIO:	VACANTE
VOCAL	ARRIAGA, JULIO ESTEBAN
VOCAL	BARRIONUEVO, JOSE LUIS
VOCAL	CAMAÑO, DANTE ALBERTO
VOCAL	CANELA, SUSANA MERCEDES
VOCAL	CORDOBA, JOSE MANUEL
VOCAL	DEL CAMPILLO, HECTOR EDUARDO
VOCAL	DIAZ ROIG, JUAN CARLOS
VOCAL	GARCIA, MARIA TERESA
VOCAL	GENEM, AMANDA SUSANA
VOCAL	GORBACZ, LEONARDO ARIEL
VOCAL	HEREDIA, ARTURO MIGUEL
VOCAL	HOTTON, CYNTHIA LILIANA
VOCAL	KATZ, DANIEL
VOCAL	LLERA, TIMOTEO
VOCAL	MARTIN, MARIA ELENA
VOCAL	MOISES, MARIA CAROLINA
VOCAL	MORANTE, ANTONIO ARNALDO MARIA
VOCAL	MOREJON, MANUEL AMOR
VOCAL	OLIVA, CRISTIAN RODOLFO
VOCAL	PEREYRA, GUILLERMO ANTONIO
VOCAL	PERIE, HUGO RUBEN
VOCAL	PERIE, JULIA ARGENTINA
VOCAL	PETIT, MARIA DE LOS ANGELES
VOCAL	PORTELA, AGUSTIN ALBERTO
VOCAL	TOMAZ, ADRIANA ELISA
VOCAL	VAZQUEZ DE TABERNISE, SILVIA BEATRIZ

ECONOMIA		10-6	26-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS		
PRESIDENTE:	KRONEBERGER, DANIEL RICARDO	P	P
VICEPRESIDENTE 1ª:	CANELA, SUSANA MERCEDES	P	P
VICEPRESIDENTE 2ª:	HERRERA, ALBERTO	P	P
SECRETARIO:	REYES, MARIA FERNANDA	P	P
SECRETARIO:	GALVALISI, LUIS ALBERTO	P	P
SECRETARIO:	BERRAUTE, ANA	P	ACA
VOCAL	CALZA, NELIO HIGINIO	P	P
VOCAL	DALLA FONTANA, ARIEL RAUL ARMANDO	ACA	ACA
VOCAL	DE LA ROSA, MARIA GRACIELA	ACA	ACA
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA	P	ACA
VOCAL	IRRAZABAL, JUAN MANUEL	P	P
VOCAL	LOPEZ, ERNESTO SEGUNDO	P	P
VOCAL	LOZANO, CLAUDIO RAUL	P	ACA
VOCAL	MARTINEZ GARBINO, EMILIO RAUL	P	P
VOCAL	POGGI, CLAUDIO JAVIER	L	ACA
VOCAL	RAIMUNDI, CARLOS ALBERTO	P	ACA
VOCAL	RECALDE, HECTOR PEDRO	ACA	P
VOCAL	REJAL, JESUS FERNANDO	P	P
VOCAL	SCIUTTO, RUBEN DARIO	P	ACA
VOCAL	ULRICH, CARLOS	ACA	P

MINERIA		10-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	HERRERA, GRISELDA NOEMI	P
VICEPRESIDENTE 1ª:	ACOSTA, MARIA JULIA	ACA
VICEPRESIDENTE 2ª:	VACANTE	0
SECRETARIO:	COLLANTES, GENARO AURELIO	ACA
SECRETARIO:	HERRERA, JOSE ALBERTO	ACA
SECRETARIO:	SALUM, OSVALDO RUBEN	P
VOCAL	ALVARO, HECTOR JORGE	ACA
VOCAL	BARRIONUEVO, JOSE LUIS	ACA
VOCAL	BENAS, VERONICA CLAUDIA	ACA
VOCAL	BULLRICH, ESTEBAN JOSE	ACA
VOCAL	CANTERO GUTIERREZ, ALBERTO	P
VOCAL	CASELLES, GRACIELA MARIA	ACA
VOCAL	CORDOBA, JOSE MANUEL	P
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO	ACA
VOCAL	GALANTINI, EDUARDO LEONEL	ACA
VOCAL	GARCIA HAMILTON, JOSE IGNACIO	ACA
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS	ACA
VOCAL	GONZALEZ, JUAN DANTE	ACA
VOCAL	KORENFELD, BEATRIZ LILIANA	P
VOCAL	LANCETA, RUBEN ORFEL	ACA
VOCAL	LOPEZ ARIAS, MARCELO EDUARDO	L
VOCAL	LOPEZ, ERNESTO SEGUNDO	ACA
VOCAL	MARTIARENA, MARIO HUMBERTO	P
VOCAL	PASTORIZA, EDUARDO ANTONIO	P
VOCAL	PERALTA, FABIAN FRANCISCO	ACA
VOCAL	REYES, MARIA FERNANDA	P

PREVENCION DE ADICCIONES Y CONTROL DEL NARCOTRAFICO		4-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	GIANNETTASIO, GRACIELA MARIA	P
VICEPRESIDENTE 1ª:	RICO, MARIA DEL CARMEN CECILIA	ACA
VICEPRESIDENTE 2ª:	PERALTA, FABIAN FRANCISCO	ACA
SECRETARIO:	BURZACO, EUGENIO	ACA
SECRETARIO:	VACANTE	0
SECRETARIO:	VACANTE	0
VOCAL	ACUÑA KUNZ, JUAN ERWIN BOLIVAR	P
VOCAL	ARETA, MARIA JOSEFA	ACA
VOCAL	BALDATA, GRISELDA ANGELA	ACA
VOCAL	DONDA PEREZ, VICTORIA ANALIA	ACA
VOCAL	FERRA DE BARTOL, MARGARITA	ACA
VOCAL	FLORES, HECTOR	ACA
VOCAL	GARCIA DE MORENO, EVA	ACA
VOCAL	GORBACZ, LEONARDO ARIEL	P
VOCAL	GUTIERREZ, GRACIELA BEATRIZ	P
VOCAL	HERRERA, ALBERTO	ACA
VOCAL	LORENZO BOROCOTO, EDUARDO	ACA
VOCAL	ROMAN, CARMEN	ACA
VOCAL	STORNI, SILVIA	ACA
VOCAL	SYLVESTRE BEGNIS, JUAN HECTOR	ACA
VOCAL	THOMAS, ENRIQUE LUIS	P
VOCAL	VILARIÑO, JOSE ANTONIO	ACA
VOCAL	ZANCADA, PABLO VENTURA	P
VOCAL	ZAVALLO, GUSTAVO MARCELO	ACA

ANALISIS Y SEGUIMIENTO DE LAS NORMAS TRIBUTARIAS Y PREVISIONALES		12-6	19-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS		
PRESIDENTE:	VAZQUEZ DE TABERNISE, SILVIA BEATRIZ	P	P
VICEPRESIDENTE 1°:	SARGHINI, JORGE EMILIO	ACA	ACA
VICEPRESIDENTE 2°:	LOZANO, CLAUDIO RAUL	ACA	ACA
SECRETARIO:	GALVALISI, LUIS ALBERTO	P	ACA
SECRETARIO:	HERRERA, ALBERTO	ACA	ACA
SECRETARIO:	KAKUBUR, EMILIO	ACA	ACA
VOCAL	ALFARO, GERMAN ENRIQUE	0	0
VOCAL	CALCHAQUI, MARIA ADELA	ACA	ACA
VOCAL	CARCA, ELISA BEATRIZ	ACA	ACA
VOCAL	FABRIS, LUCIANO RAFAEL	P	ACA
VOCAL	GONZALEZ, MARIA AMERICA	ACA	ACA
VOCAL	IRRAZABAL, JUAN MANUEL	ACA	ACA
VOCAL	ITURRIETA, MIGUEL ANGEL	P	ACA
VOCAL	LEMOS, SILVIA BEATRIZ	P	ACA
VOCAL	LENZ, MARIA BEATRIZ	ACA	ACA
VOCAL	LLERA, TIMOTEO	P	ACA
VOCAL	LOPEZ, RAFAEL ANGEL	ACA	ACA
VOCAL	LOPEZ ARIAS, MARCELO EDUARDO	L	L
VOCAL	MORGADO, CLAUDIO MARCELO	ACA	ACA
VOCAL	MULLER, MABEL HILDA	ACA	ACA
VOCAL	PAIS, JUAN MARIO	P	ACA
VOCAL	PASINI, ARIEL OSVALDO ELOY	ACA	ACA
VOCAL	POGGI, CLAUDIO JAVIER	L	L
VOCAL	REYES, MARIA FERNANDA	ACA	ACA
VOCAL	RIOBOO, SANDRA ADRIANA	ACA	ACA
VOCAL	RODRIGUEZ, EVARISTO ARTURO	ACA	ACA
VOCAL	RUIZ, RAMON	P	ACA
VOCAL	SALUM, OSVALDO RUBEN	ACA	ACA
VOCAL	SEREBRINSKY, GUSTAVO EDUARDO	P	P

POBLACION Y DESARROLLO HUMANO		25-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	MOISES, MARIA CAROLINA	P
VICEPRESIDENTE 1º:	QUIROZ, ELSA SIRIA	ACA
VICEPRESIDENTE 2º:	ROMAN, CARMEN	P
SECRETARIO:	LOPEZ, RAFAEL ANGEL	P
SECRETARIO:	BRUE, DANIEL AGUSTIN	P
SECRETARIO:	BENAS, VERONICA CLAUDIA	P
VOCAL	ACUÑA, HUGO RODOLFO	P
VOCAL	BAYONZO, LILIANA AMELIA	ACA
VOCAL	BERNAZZA, CLAUDIA ALICIA	P
VOCAL	CHIUQUICHANO, ROSA LAUDELINA	P
VOCAL	DIAZ, SUSANA ELADIA	P
VOCAL	FEIN, MONICA HAYDEE	P
VOCAL	FLORES, HECTOR	ACA
VOCAL	GALANTINI, EDUARDO LEONEL	P
VOCAL	GONZALEZ, NANCY SUSANA	P
VOCAL	HALAK, BEATRIZ SUSANA	P
VOCAL	KRONEBERGER, DANIEL RICARDO	ACA
VOCAL	PERIE, JULIA ARGENTINA	P
VOCAL	ROSSI, CIPRIANA LORENA	P
VOCAL	VARISCO, SERGIO FAUSTO	ACA
VOCAL	VILARIÑO, JOSE ANTONIO	P
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO	P

DEPORTES		3-6	24-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS		
PRESIDENTE:	PEREYRA, GUILLERMO ANTONIO	ACA	P
VICEPRESIDENTE 1°:	BURZACO, EUGENIO	P	P
VICEPRESIDENTE 2°:	BEDANO, NORA ESTHER	ACA	ACA
SECRETARIO:	COLLANTES, GENARO AURELIO	ACA	P
SECRETARIO:	LOPEZ, ERNESTO SEGUNDO	P	P
SECRETARIO:	TORFE, MONICA LILIANA	ACA	P
VOCAL	ARRIAGA, JULIO ESTEBAN	P	P
VOCAL	AZCOITI, PEDRO JOSE	P	ACA
VOCAL	BERTONE, ROSANA ANDREA	P	P
VOCAL	BIANCHI, IVANA MARIA	P	P
VOCAL	BIANCHI SILVESTRE, MARCELA ALEJANDRA	P	ACA
VOCAL	BISUTTI, DELIA BEATRIZ	ACA	P
VOCAL	CASELLES, GRACIELA MARIA	ACA	P
VOCAL	CEJAS, JORGE ALBERTO	P	P
VOCAL	CORTINA, ROY	ACA	ACA
VOCAL	HEREDIA, ARTURO MIGUEL	P	ACA
VOCAL	IGLESIAS, FERNANDO ADOLFO	ACA	ACA
VOCAL	ILARREGUI, LUIS ALFREDO	P	P
VOCAL	KAKUBUR, EMILIO	ACA	ACA
VOCAL	KRONEBERGER, DANIEL RICARDO	ACA	ACA
VOCAL	LORENZO BOROCOTO, EDUARDO	P	ACA
VOCAL	MARTIARENA, MARIO HUMBERTO	P	P
VOCAL	MARTINEZ GARBINO, EMILIO RAUL	P	P
VOCAL	PEREZ, JORGE RAUL	P	P
VOCAL	REJAL, JESUS FERNANDO	ACA	P
VOCAL	SALIM, JUAN ARTURO	P	ACA
VOCAL	SCALESI, JUAN CARLOS	P	P
VOCAL	SCIUTTO, RUBEN DARIO	P	P
VOCAL	SLUGA, JUAN CARLOS	P	ACA
VOCAL	ZAVALLO, GUSTAVO MARCELO	P	ACA

DERECHOS HUMANOS Y GARANTIAS		3-6	10-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS		
PRESIDENTE:	CARLOTTO, REMO GERARDO	P	ACA
VICEPRESIDENTE 1º:	PERIE, HUGO RUBEN	P	ACA
VICEPRESIDENTE 2º:	GULLO, JUAN CARLOS DANTE	ACA	ACA
SECRETARIO:	DONDA PEREZ, VICTORIA ANALIA	P	P
SECRETARIO:	ALBRISI, CESAR ALFREDO	ACA	P
SECRETARIO:	PERALTA, FABIAN FRANCISCO	ACA	ACA
VOCAL	AZCOITI, PEDRO JOSE	P	ACA
VOCAL	BARRIOS, MIGUEL ANGEL	P	ACA
VOCAL	CANELA, SUSANA MERCEDES	P	ACA
VOCAL	CARCA, ELISA BEATRIZ	P	ACA
VOCAL	CHIQUICHANO, ROSA LAUDELINA	P	ACA
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS	ACA	ACA
VOCAL	DAMILANO GRIVARELLO, VIVIANA MONICA	P	ACA
VOCAL	DE LA ROSA, MARIA GRACIELA	P	P
VOCAL	GARCIA MENDEZ, EMILIO ARTURO	ACA	ACA
VOCAL	GIUDICI, SILVANA MYRIAM	P	ACA
VOCAL	HERRERA, ALBERTO	ACA	ACA
VOCAL	LUNA DE MARCOS, ANA ZULEMA	P	P
VOCAL	MASSEI, OSCAR ERMELINDO	P	P
VOCAL	MORANDINI, NORMA ELENA	P	ACA
VOCAL	PERIE, JULIA ARGENTINA	P	P
VOCAL	REJAL, JESUS FERNANDO	ACA	ACA
VOCAL	SEGARRA, ADELA ROSA	P	ACA
VOCAL	SOTO, GLADYS BEATRIZ	P	ACA
VOCAL	SPATOLA, PAOLA ROSANA	ACA	ACA
VOCAL	STORNI, SILVIA	P	ACA
VOCAL	VEGA, JUAN CARLOS	P	P

SIN NOVEDAD

ASUNTOS COOPERATIVOS, MUTUALES Y ONG's	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	CORTINA, ROY
VICEPRESIDENTE 1°:	FIOL, PAULINA ESTHER
VICEPRESIDENTE 2°:	CHIUQUICHANO, ROSA LAUDELINA
SECRETARIO:	BERNAZZA, CLAUDIA ALICIA
SECRETARIO:	FLORES, HECTOR
SECRETARIO:	GARDELLA, PATRICIA SUSANA
VOCAL	ACUÑA, HUGO RODOLFO
VOCAL	ALVARO, HECTOR JORGE
VOCAL	BARAGIOLA, VILMA ROSANA
VOCAL	BEVERAGGI, MARGARITA BEATRIZ
VOCAL	BIDEGAIN, GLORIA
VOCAL	CALZA, NELIO HIGINIO
VOCAL	DONDA PEREZ, VICTORIA ANALIA
VOCAL	GARCIA, SUSANA ROSA
VOCAL	GARCIA DE MORENO, EVA
VOCAL	GONZALEZ, JUAN DANTE
VOCAL	GORBACZ, LEONARDO ARIEL
VOCAL	HERRERA, ALBERTO
VOCAL	LUNA DE MARCOS, ANA ZULEMA
VOCAL	LLANOS, EDITH OLGA
VOCAL	PASINI, ARIEL OSVALDO ELOY
VOCAL	PERALTA, FABIAN FRANCISCO
VOCAL	PETIT, MARIA DE LOS ANGELES
VOCAL	PORTELA, AGUSTIN ALBERTO
VOCAL	ROJKES DE ALPEROVICH, BEATRIZ LILIANA
VOCAL	SEGARRA, ADELA ROSA
VOCAL	SLUGA, JUAN CARLOS
VOCAL	SYLVESTRE BEGNIS, JUAN HECTOR

MERCOSUR		5-6	10-6	10-6	12-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS				
PRESIDENTE:	OBIGLIO, JULIAN MARTIN	P	P	P	P
VICEPRESIDENTE 1°:	BARAGIOLA, VILMA ROSANA	P	P	P	P
VICEPRESIDENTE 2°:	PERIE, JULIA ARGENTINA	ACA	ACA	ACA	ACA
SECRETARIO:	IGLESIAS, FERNANDO ADOLFO	P	P	P	P
SECRETARIO:	CANELA, SUSANA MERCEDES	ACA	P	ACA	ACA
SECRETARIO:	BRILLO, JOSE RICARDO	P	P	P	P
VOCAL	ALFARO, GERMAN ENRIQUE	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	BEDANO, NORA ESTHER	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	BIDEGAIN, GLORIA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	CALCHAQUI, MARIA ADELA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	CARLOTTO, REMO GERARDO	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	CORDOBA, JOSE MANUEL	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	DALLA FONTANA, ARIEL RAUL ARMANDO	P	P	P	P
VOCAL	DIEZ, MARIA INES	P	P	P	P
VOCAL	FERRA DE BARTOL, MARGARITA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	GARCIA, MARIA TERESA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	GENEM, AMANDA SUSANA	P	P	P	P
VOCAL	GRIBAUDO, CHRISTIAN ALEJANDRO	P	P	P	P
VOCAL	KATZ, DANIEL	P	P	P	P
VOCAL	MARTINEZ ODDONE, HERIBERTO AGUSTIN	P	P	P	P
VOCAL	MERCHAN, PAULA CECILIA	P	P	P	P
VOCAL	MORANDINI, NORMA ELENA	P	P	P	P
VOCAL	PERALTA, FABIAN FRANCISCO	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	PUIGGROS, ADRIANA VICTORIA	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	RAIMUNDI, CARLOS ALBERTO	P	P	P	P
VOCAL	ROLDAN, JOSE MARIA	P	P	P	P
VOCAL	SOLANAS, RAUL PATRICIO	P	P	P	P
VOCAL	ULRICH, CARLOS	ACA	ACA	ACA	ACA
VOCAL	VEGA, JUAN CARLOS	P	P	P	P
VOCAL	VIALE, LISANDRO ALFREDO	P	P	P	P
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO	P	P	P	P

SIN NOVEDAD

PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	MARCONATO, GUSTAVO ANGEL
VICEPRESIDENTE 1°:	MARINO, ADRIANA DEL CARMEN
VICEPRESIDENTE 2°:	FERNANDEZ, MARCELO OMAR
SECRETARIO:	AMENTA, MARCELO EDUARDO
SECRETARIO:	CASELLES, GRACIELA MARIA
SECRETARIO:	VIALE, LISANDRO ALFREDO
VOCAL	ACOSTA, MARIA JULIA
VOCAL	AGOSTO, WALTER ALFREDO
VOCAL	ALVARO, HECTOR JORGE
VOCAL	ARDID, MARIO ROLANDO
VOCAL	ARETA, MARIA JOSEFA
VOCAL	BEDANO, NORA ESTHER
VOCAL	BERNAZZA, CLAUDIA ALICIA
VOCAL	CALZA, NELIO HIGINIO
VOCAL	CREMER DE BUSTI, MARIA CRISTINA
VOCAL	DE NARVAEZ, FRANCISCO
VOCAL	DEL CAMPILLO, HECTOR EDUARDO
VOCAL	FABRIS, LUCIANO RAFAEL
VOCAL	FIOL, PAULINA ESTHER
VOCAL	FLORES, HECTOR
VOCAL	GARCIA, MARIA TERESA
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS
VOCAL	LENZ, MARIA BEATRIZ
VOCAL	LINARES, MARIA VIRGINIA
VOCAL	LOPEZ ARIAS, MARCELO EDUARDO
VOCAL	MARTINEZ GARBINO, EMILIO RAUL
VOCAL	MERLO, MARIO RAUL
VOCAL	NAIM, LIDIA LUCIA
VOCAL	PETIT, MARIA DE LOS ANGELES
VOCAL	ULRICH, CARLOS
VOCAL	VAZQUEZ DE TABERNISE, SILVIA BEATRIZ

SIN NOVEDAD

DEFENSA DEL CONSUMIDOR	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	ARRIAGA, JULIO ESTEBAN
VICEPRESIDENTE 1ª:	FERRO, FRANCISCO JOSE
VICEPRESIDENTE 2ª:	PEREZ, JORGE RAUL
SECRETARIO:	MACALUSE, EDUARDO GABRIEL
SECRETARIO:	SESMA, LAURA JUDITH
SECRETARIO:	ROSSI, CIPRIANA LORENA
VOCAL	ARBO, JOSE AMEGHINO
VOCAL	BARAGIOLA, VILMA ROSANA
VOCAL	CEJAS, JORGE ALBERTO
VOCAL	CORDOBA, JOSE MANUEL
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS
VOCAL	CUEVAS, HUGO OSCAR
VOCAL	CUSINATO, GUSTAVO
VOCAL	DEL CAMPILLO, HECTOR EDUARDO
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA
VOCAL	GALVALISI, LUIS ALBERTO
VOCAL	LOZANO, CLAUDIO RAUL
VOCAL	PAIS, JUAN MARIO
VOCAL	PERALTA, FABIAN FRANCISCO
VOCAL	RICO, MARIA DEL CARMEN CECILIA
VOCAL	SEGARRA, ADELA ROSA
VOCAL	SOLANAS, RAUL PATRICIO
VOCAL	VACA NARVAJA, PATRICIA

SIN NOVEDAD

SEGURIDAD INTERIOR	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	ITURRIETA, MIGUEL ANGEL
VICEPRESIDENTE 1°:	SPATOLA, PAOLA ROSANA
VICEPRESIDENTE 2°:	BALDATA, GRISELDA ANGELA
SECRETARIO:	COMELLI, ALICIA MARCELA
SECRETARIO:	RICO, MARIA DEL CARMEN CECILIA
SECRETARIO:	VACANTE
VOCAL	ALBARRACIN, JORGE LUIS
VOCAL	BULLRICH, PATRICIA
VOCAL	BURZACO, EUGENIO
VOCAL	CARLOTTO, REMO GERARDO
VOCAL	CUSINATO, GUSTAVO
VOCAL	DONDA PEREZ, VICTORIA ANALIA
VOCAL	GARCIA MENDEZ, EMILIO ARTURO
VOCAL	GINZBURG, NORA RAQUEL
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS
VOCAL	GIUDICI, SILVANA MYRIAM
VOCAL	GODOY, RUPERTO EDUARDO
VOCAL	KUNKEL, CARLOS MIGUEL
VOCAL	LANCETA, RUBEN ORFEL
VOCAL	LEVERBERG, STELLA MARIS
VOCAL	LOPEZ, RAFAEL ANGEL
VOCAL	LLERA, TIMOTEO
VOCAL	MONTOYA, JORGE LUCIANO
VOCAL	ROSSI, ALEJANDRO LUIS
VOCAL	RUIZ, RAMON
VOCAL	SALUM, OSVALDO RUBEN
VOCAL	SOLA, FELIPE CARLOS
VOCAL	SOTO, GLADYS BEATRIZ
VOCAL	VILLAVERDE, JORGE ANTONIO

LIBERTAD DE EXPRESION		5-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	GIUDICI, SILVANA MYRIAM	P
VICEPRESIDENTE 1º:	HEREDIA, ARTURO MIGUEL	P
VICEPRESIDENTE 2º:	SOLANAS, RAUL PATRICIO	ACA
SECRETARIO:	MORANDINI, NORMA ELENA	P
SECRETARIO:	LENZ, MARIA BEATRIZ	ACA
SECRETARIO:	VELARDE, MARTA SYLVIA	ACA
VOCAL	BERTOL, PAULA MARIA	ACA
VOCAL	COLLANTES, GENARO AURELIO	ACA
VOCAL	CONTI, DIANA BEATRIZ	ACA
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS	ACA
VOCAL	COSCIA, JORGE EDMUNDO	ACA
VOCAL	DIEZ, MARIA INES	ACA
VOCAL	IGLESIAS, FERNANDO ADOLFO	ACA
VOCAL	LEGUIZAMON, MARIA LAURA	ACA
VOCAL	LEVERBERG, STELLA MARIS	ACA
VOCAL	LLERA, TIMOTEO	P
VOCAL	MACALUSE, EDUARDO GABRIEL	ACA
VOCAL	MORINI, PEDRO JUAN	ACA
VOCAL	PAIS, JUAN MARIO	ACA
VOCAL	PEREZ, JORGE RAUL	P
VOCAL	PERIE, HUGO RUBEN	ACA
VOCAL	QUIROZ, ELSA SIRIA	P

DISCAPACIDAD		5-6	26-6
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS		
PRESIDENTE:	MORGADO, CLAUDIO MARCELO	P	P
VICEPRESIDENTE 1°:	BERTOL, PAULA MARIA	ACA	P
VICEPRESIDENTE 2°:	SANTANDER, MARIO ARMANDO	P	P
SECRETARIO:	MARTIARENA, MARIO HUMBERTO	P	P
SECRETARIO:	BIANCHI, IVANA MARIA	ACA	ACA
SECRETARIO:	ZANCADA, PABLO VENTURA	ACA	P
VOCAL	ACUÑA KUNZ, JUAN ERWIN BOLIVAR	P	P
VOCAL	AGUIRRE DE SORIA, HILDA CLELIA	P	ACA
VOCAL	ARETA, MARIA JOSEFA	P	P
VOCAL	ARGUELLO, OCTAVIO	P	P
VOCAL	BULLRICH, PATRICIA	ACA	P
VOCAL	CASELLES, GRACIELA MARIA	ACA	P
VOCAL	COLLANTES, GENARO AURELIO	ACA	P
VOCAL	CREMER DE BUSTI, MARIA CRISTINA	ACA	P
VOCAL	CUEVAS, HUGO OSCAR	P	P
VOCAL	FERNANDEZ, MARCELO OMAR	ACA	ACA
VOCAL	FIOL, PAULINA ESTHER	ACA	ACA
VOCAL	GARCIA, SUSANA ROSA	ACA	P
VOCAL	GARCIA DE MORENO, EVA	ACA	P
VOCAL	GULLO, JUAN CARLOS DANTE	P	P
VOCAL	IBARRA, VILMA LIDIA	ACA	ACA
VOCAL	LEVERBERG, STELLA MARIS	P	ACA
VOCAL	LLANOS, EDITH OLGA	P	P
VOCAL	NAIM, LIDIA LUCIA	P	ACA
VOCAL	OSORIO, MARTA LUCIA	P	P
VOCAL	PEREZ, JORGE RAUL	P	ACA
VOCAL	PERIE, JULIA ARGENTINA	P	ACA
VOCAL	ROJKES DE ALPEROVICH, BEATRIZ LILIANA	P	ACA
VOCAL	ROMAN, CARMEN	P	P
VOCAL	STORNI, SILVIA	P	P