



REPUBLICA ARGENTINA

# DIARIO DE SESIONES

## CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

34ª REUNION – 1ª SESION ORDINARIA DE PRORROGA  
(ESPECIAL) – DICIEMBRE 3 DE 2008

**PERIODO 126°**

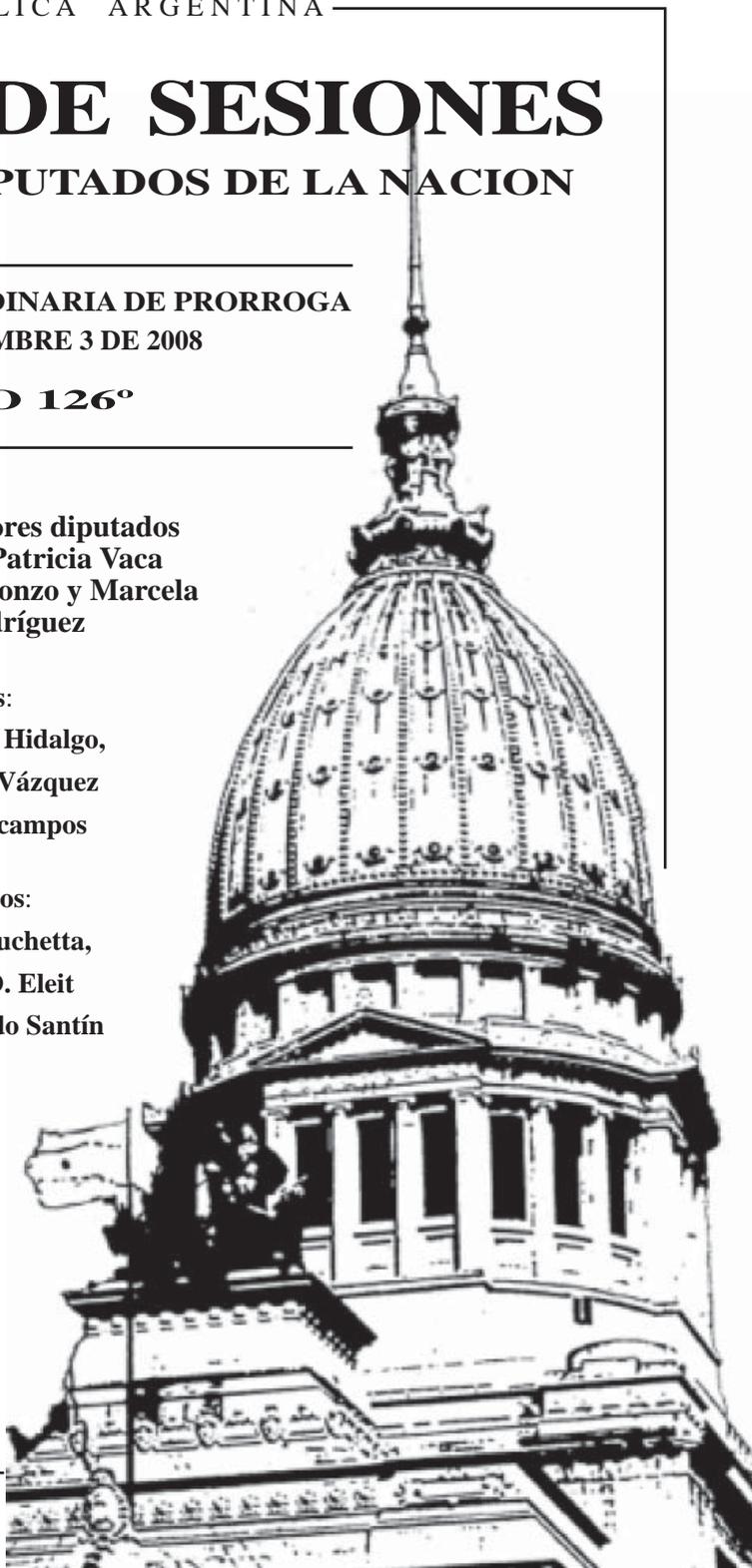
Presidencia de los señores diputados  
Eduardo A. Fellner, Patricia Vaca  
Narvaja, Liliana A. Bayonzo y Marcela  
Virginia V. Rodríguez

**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, Hugo Rodolfo  
 AGUAD, Oscar Raúl  
 AGUIRRE de SORIA, Hilda Celia  
 ALBARRACÍN, Jorge Luis  
 ALBRISI, César Alfredo  
 ALCUÁZ, Horacio Alberto  
 ALFARO, Germán Enrique  
 ÁLVAREZ, Juan José  
 ALVARO, Héctor Jorge  
 AMENTA, Marcelo Eduardo  
 ARBO, José Ameghino  
 ARDID, Mario Rolando  
 ARETA, María Josefina  
 ARGÜELLO, Octavio  
 ARIAGA, Julio Esteban  
 AUGSBURGER, Silvia  
 AZCOTTI, Pedro José  
 BALADRÓN, Manuel Justo  
 BALDATA, Griselda Ángela  
 BARRIONUEVO, José Luis  
 BARRIOS, Miguel Ángel  
 BASTEIRO, Sergio Ariel  
 BAYONZO, Liliana Amelia  
 BEDANO, Nora Esther  
 BELOUS, Nélica  
 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  
 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  
 CUEVAS, Hugo Oscar  
 CUSINATO, Gustavo  
 DAHER, Zulema Beatriz  
 DAMILANO GRIVARELLO, Viviana M.  
 DATO, Alfredo Carlos  
 DE LA ROSA, María Graciela  
 DE MARCHI, Omar Bruno

DEL CAMPILLO, Héctor Eduardo  
 DELICH, Francisco José  
 DEPETRI, Edgardo Fernando  
 DI TULLIO, Juliana  
 DÍAZ BANCALARI, José María  
 DÍAZ ROIG, Juan Carlos  
 DÍAZ, Susana Eladia  
 DIEZ, María Inés  
 DONDA PÉREZ, Victoria Analía  
 DOVENA, Miguel Dante  
 ERRO, Norberto Pedro  
 FABRIS, Luciano Rafael  
 FADEL, Patricia Susana  
 FEIN, Mónica Haydée  
 FELLNER, Eduardo Alfredo  
 FERNÁNDEZ BASUALDO, Luis María  
 FERNÁNDEZ, Marcelo Omar  
 FERRÁ DE BARTOL, Margarita  
 FERRO, Francisco José  
 FIOL, Paulina Esther  
 FLORES, Héctor  
 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, Armanda Susana  
 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  
 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 Ángel  
 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  
 LUSQUIÑOS, Luis Bernardo  
 MACALUSE, Eduardo Gabriel  
 MARCONATO, Gustavo Ángel  
 MARINO, Adriana del Carmen  
 MARTIARENA, Mario Humberto  
 MARTIN, María Elena  
 MARTÍNEZ GARBINO, Emilio Raúl  
 MARTÍNEZ ODDONE, Heriberto Agustín  
 MASSEI, Oscar Ermelindo  
 MERCHAN, Paula Cecilia  
 MERLO, Mario Raúl  
 MONTERO, Laura Gisela  
 MONTOYA, Jorge Luciano  
 MORÁN, Juan Carlos  
 MORANDINI, Norma Elena  
 MORANTE, Antonio Orlando María  
 MOREJÓN, Manuel Amor  
 MORENO, Carlos Julio  
 MORGADO, Claudio Marcelo  
 MORINI, Pedro Juan  
 MÜLLER, Mabel Hilda  
 NAÍM, Lidia Lucía  
 NIEVA, Alejandro Mario  
 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 Armeliana  
 PERALTA, Fabián Francisco  
 PEREYRA, Guillermo antonio  
 PÉREZ, Adrián  
 PÉREZ, Jorge Raúl  
 PERIÉ, Hugo Rubén  
 PERIÉ, Julia Argentina  
 PETIT, María de los Angeles  
 PINEDO, Federico  
 POGGI, Claudio Javier  
 PORTELA, Agustín Alberto  
 PORTO, Héctor Norberto  
 PRIETO, Hugo Nelson  
 QUIRÓS, 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 L.  
 ROLDÁN, José María  
 ROMÁN, Carmen  
 ROSSI, Agustín Oscar  
 ROSSI, Alejandro Luis  
 RUIZ, Ramón  
 SALIM, Juan Arturo  
 SALUM, Osvaldo Rubén  
 SÁNCHEZ, Fernando  
 SANTANDER, Mario Armando  
 SARGHINI, Jorge Emilio  
 SATRAGNO, Lidia Elsa  
 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  
 STORNI, Silvia  
 SYLVESTRE BEGNIS, Juan Héctor  
 THOMAS, Enrique Luis  
 TOMAZ, Adriana Elisa  
 TORFE, Mónica Liliana  
 TORRONTGUIL, María Angélica  
 URLICH, Carlos  
 VACA NARVAJA, Patricia  
 VARGAS AIGNASSE, Gerónimo  
 VARISCO, Sergio Fausto  
 VÁZQUEZ de TABERNISE, Silvia Beatriz  
 VEGA, Juan Carlos  
 VELARDE, Marta Sylvia  
 VIALE, Lisandro Alfredo

VILARIÑO, José Antonio  
 VILLAVEVERDE, Jorge Antonio  
 WEST, Mariano Federico  
 ZANCADA, Pablo Gabriel  
 ZAVALLO, Gustavo Marcelo

AUSENTES, CON LICENCIA:

LÓPEZ ARIAS, Marcelo Eduardo  
 MOISÉS, María Carolina

AUSENTES, CON SOLICITUD DE  
 LICENCIA PENDIENTE DE APROBACION  
 DE LA HONORABLE CAMARA:

ACUÑA KUNZ, Juan Erwin Bolívar  
 BARAGIOLA, Vilma Rosana  
 DE NARVAEZ, Francisco

GEREZ, Elda Ramona  
 PUIGGRÓS, Adriana Victoria  
 SCALESI, Juan Carlos

AUSENTES, CON AVISO:

AGOSTO, Walter Alfredo  
 DALLA FONTANA, Ariel Raúl Armando  
 GALANTINI, Eduardo Leonel  
 OBEID, Jorge Alberto  
 ROSSI, Cipriana Lorena  
 SPATOLA, Paola Rosana

ELECTO NO INCORPORADO:

RIVAS, Jorge

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. **Apertura de la sesión.** (Pág. 3.)
2. **Convocatoria a sesión especial.** (Pág. 3.)
3. **Consideración** de los dictámenes de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General en el proyecto de ley del señor diputado West y otros por el que se declaran de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima (6.538-D.-08). Se sanciona con modificaciones. (Pág. 4.)
4. **Apéndice:**
  - A. **Sanciones de la Honorable Cámara.** (Pág. 79.)
  - B. **Inserciones** solicitadas por los señores diputados:

1. **Acosta.** (Pág. 80.)
2. **Alfaro.** (Pág. 81.)
3. **Bertol.** (Pág. 82.)
4. **Bidegain.** (Pág. 82.)
5. **Collantes.** (Pág. 83.)
6. **de la Rosa.** (Pág. 84.)
7. **Díaz Bancalari.** (Pág. 86.)
8. **García (I. A.).** (Pág. 86.)
9. **García (I. A.).** (Pág. 88.)
10. **Lemos.** (Pág. 89.)
11. **Peralta.** (Pág. 90.)
12. **Quiroz.** (Pág. 91.)
13. **Rioboó.** (Pág. 91.)
14. **Solanas.** (Pág. 92.)

—En Buenos Aires, a los tres días del mes de diciembre de 2008, a la hora 13 y 13:

### 1

#### APERTURA DE LA SESION

**Sr. Presidente (Fellner).** — Con la presencia de 155 señores diputados queda abierta la se-

sión especial convocada para el día de la fecha, conforme al requerimiento efectuado por varios señores diputados en número reglamentario.

### 2

#### CONVOCATORIA A SESION ESPECIAL

**Sr. Presidente (Fellner).** — Por Secretaría se dará lectura a la resolución dictada por esta Presidencia convocando a sesión especial.

**Sr. Secretario (Hidalgo).** — Dice así:

Buenos Aires, 1º de diciembre de 2008.

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

De nuestra consideración:

Tenemos el agrado de dirigirmos 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 miércoles 3 del corriente a las 10,30 horas, con el objeto de considerar el siguiente tema:

Expediente 6.538-D.-08, de ley. Empresa Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur Sociedad Anónima. Declaración de las mismas como de utilidad pública y sujetas a expropiación.

Con despacho de comisión - Orden del Día N° 1.342.

Sin otro motivo saludamos a usted muy atentamente.

*Agustín O. Rossi. — Patricia S. Fadel.  
 — Patricia Vaca Narvaja. — Carlos J. Moreno. — Mariano F. West. — José M. Díaz Bancalari. — Gerónimo Vargas Aignase. — Hugo R. Perié. — Gustavo A. Marconato. — Amanda S. Genem.*

Buenos Aires, 2 de diciembre 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 3 de diciembre de 2008 a las 10,30 horas a fin de considerar el expediente 6.538-D.-08 (O.D. N° 1.342), sobre empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur Sociedad Anónima; decláraselas de utilidad pública y sujetas a expropiación, 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 1° – Citar a los señores diputados a la realización de una sesión especial para el día 3 de diciembre de 2008 a las 10,30 horas, a fin de considerar el expediente 6.538-D.-08 (O.D. N° 1.342), sobre empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur Sociedad Anónima; decláraselas de utilidad pública y sujetas a expropiación.

Art. 2° – 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.

–Resultado afirmativa.

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

### 3

#### **DECLARACION DE UTILIDAD PUBLICA Y SUJETAS A EXPROPIACION DE AEROLINEAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA Y AUSTRAL LINEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR SOCIEDAD ANONIMA**

**(Orden del Día N° 1.342)**

#### I

#### **Dictamen de mayoría**

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General han tomado en consideración el proyecto de ley de los señores diputados West, Prieto, Rossi (A. O.), Vaca Narvaja, Basteiro, Fadel y Rossi (A. L.) por el cual se declaran de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Ar-

gentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima; 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° – A fin de cumplir con el rescate previsto en el artículo 1° de la ley 26.412, declárense de utilidad pública y sujetas a expropiación, conforme lo establece la ley 21.499, las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas Optar Sociedad Anónima, Jet Paq Sociedad Anónima y Aerohandling Sociedad Anónima.

Quedan exceptuadas de lo dispuesto precedentemente las acciones de propiedad del Estado y las de los trabajadores de las referidas empresas.

Art. 2° – Para garantizar la continuidad y seguridad del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga; el mantenimiento de las fuentes laborales y el resguardo de los bienes de las empresas mencionadas en el artículo 1° de la presente ley, en los términos de los artículos 57 y 58 de la ley 21.499, el Poder Ejecutivo nacional, a través del organismo que designe, ejercerá desde el momento de la entrada en vigencia de la presente ley todos los derechos que las acciones a expropiar le confieren.

Art. 3° – Para garantizar la prestación de los servicios, su ampliación y mejoramiento, el Poder Ejecutivo nacional instrumentará los mecanismos necesarios a los fines de cubrir las necesidades financieras derivadas de las empresas mencionadas en el artículo 1° de la presente ley, acordes al artículo 26 de la ley 26.422, de presupuesto de la administración pública nacional.

Las operaciones y las adecuaciones presupuestarias que corresponda realizar a tal efecto, serán informadas a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones.

Art. 4° – No habiendo avenimiento, la Procuración del Tesoro de la Nación promoverá el juicio de expropiación respectivo.

Art. 5° – Autorízase la cesión de las acciones representativas del capital social a los trabajadores de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus controladas hasta un máximo del diez por ciento (10 %) de sus paquetes accionarios, de conformidad con el Programa de Propiedad Participada.

Art. 6° – La presente ley es de orden público y entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 7° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 27 de noviembre de 2008.

*Gustavo A. Marconato. – Vilma L. Ibarra. – María G. de la Rosa. – Norberto P. Erro. – Nancy S. González. – María J. Acosta. – Sergio A. Basteiro. – Rosana A. Bertone. – Lía F. Bianco. – Alberto Cantero Gutiérrez. – María A. Carmona. – Jorge A. Cejas. – Luis F. J. Cigogna. – Diana B. Conti. – Stella M. Córdoba. – María C. Cremer de Busti. – Patricia S. Fadel. – Juan C. Gioja. – Graciela B. Gutiérrez. – Miguel A. Iturrieta. – Beatriz L. Korenfeld. – Jorge A. Landau. – Oscar E. Masei. – Antonio A. M. Morante. – Carlos J. Moreno. – Juan M. Pais. – Héctor P. Recalde. – Alejandro L. Rossi. – Raúl P. Solanas. – Carlos D. Snopek. – Gerónimo Vargas Aignasse. – Mariano F. West.*

En disidencia parcial:

*Laura G. Montero. – Jorge L. Albarracín.*

En disidencia total:

*Miguel A. Giubergia. – Pedro J. Azcoiti. – Juan C. Morán. – Claudio J. Poggi. – María A. Torrontegui. – Adriana E. Tomaz. – Margarita B. Beveraggi. – Luis A. Galvalisi. – Silvia B. Lemos. – Heriberto A. Martínez Oddone. – María F. Reyes. – Fernando Sánchez.*

#### FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA PARCIAL DE LA SEÑORA DIPUTADA LAURA MONTERO

Señor presidente:

##### *Análisis comparativo*

##### *Proyecto de la oposición*

“Se propone el mecanismo de expropiación de activos de las empresas en los términos que establece la ley 21.499 como solución al dilema planteado entre la continuidad del servicio público, que obliga al Estado a asumir esa responsabilidad, y evitar que el erario deba cargar con una deuda contraída libremente por operadores privados durante el ejercicio de las facultades que le confirió el pliego de condiciones de venta de ambas empresas.”

Aunque lo diga mal en el artículo primero, con una enumeración de bienes y elementos, innecesaria, en los fundamentos explican que el objeto de la expropiación son los activos. Esta es la forma que encuentran para evitar pagar por las deudas.

Hay muchos antecedentes de expropiaciones de empresas –enteramente de terceros ajenos al Estado– donde sólo se expropia el activo y no el pasivo que no es responsabilidad del expropiante, de manera que los

acreedores cobran sus acreencias hasta donde llegue el monto de la indemnización que se debe pagar.

Este esquema no es aplicable en el presente caso, donde la empresa es en parte propiedad del Estado y de los empleados. No hay antecedentes de estos casos, ya que la participación minoritaria del Estado en empresas prestadoras de servicios públicas es un esquema propio del proceso privatizador de los años noventa.

Por ello, expropiar los activos supone expropiar bienes que también son del Estado y además de los empleados. Estos últimos quedan lisa y llanamente excluidos.

“También se propone la expropiación de todos los demás componentes de la explotación que resulten necesarios para el cumplimiento del referido servicio público en el territorio de la Nación. La referencia al servicio público no es casual y se origina en que debe entenderse en esos términos el servicio aerocomercial que se brinde dentro del territorio de la Nación. Se hace necesario distinguirlo del servicio aerocomercial que tenga como destino el exterior del país, ya que, a diferencia del anterior, éste no es esencial y podrá ser prestado por operadores privados, nacionales o extranjeros, en las condiciones que el mercado defina.”

Este es el otro aspecto más importante de este proyecto, siendo parte el párrafo extractado de los fundamentos.

Supone apartarse de la política aerocomercial fijada por ley e incluso apartarse de los principios que surgen de la ley del rescate, 26.412, ya que considera servicio público sólo el servicio de cabotaje y excluye a la empresa Aerolíneas de la política aerocomercial exterior del país.

##### *El proyecto del oficialismo*

“...tiene por objeto el rescate de las empresas por la expropiación de las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas Optar Sociedad Anónima, Jet Paq Sociedad Anónima y Aerohandling Sociedad Anónima.”

El proyecto vuelve a hablar de rescate, tal como ocurrió en el proyecto anterior, que luego se convirtió en ley 26.412.

Al usar esta terminología vuelve a cometer un error inadmisibles ya que no hay en este caso rescate.

El rescate ha sido definido por Diez diciendo que “es una decisión unilateral por la cual el concedente pone fin a la concesión de servicios públicos antes de la fecha fijada para su expiración, sin que el concesionario haya incurrido en una falta que diera motivo para declarar la caducidad. El rescate puede estar previsto en el contrato, en cuyo caso sería contractual, o puede ser extracontractual. En ambos supuestos es la administración pública quien unilateralmente lo dispone apreciando el interés público. En el rescate

contractual la administración podrá actuar solamente en el momento y en la forma fijados en el contrato o después, mientras que en el rescate extracontractual la administración puede operar en cualquier momento. La indemnización del rescate contractual se liquida de acuerdo con las reglas del contrato, mientras que en la extracontractual es liquidada por el juez del contrato conforme a las reglas de la expropiación”.<sup>1</sup>

Destacamos que el “rescate” es un modo anormal y anticipado de extinguir ciertos contratos administrativos por razones de interés público.<sup>2</sup> Los contratos administrativos que admiten tal posibilidad son los contratos de obra pública, de concesión de obra pública y de servicios. Tal posibilidad ha sido negada en otros contratos públicos como por ejemplo el de uso de dominio público.<sup>3</sup>

La doctrina se ha ocupado de diferenciar el rescate de la expropiación. El rescate es como tal una técnica que servirá para extinguir derechos, pero no una figura con la que el Estado pueda adquirir la propiedad de determinados bienes, ya que con ese objetivo deberá expropiar.<sup>4</sup>

El nuevo proyecto, al hacer referencia a hacer efectivo el rescate de la ley 26.412, se mantiene en el error de referir el rescate. Pero la situación es ahora aún peor porque se insiste en hablar de rescate de las empresas y, como medio para hacerlo efectivo, se habla de expropiación.

Ni las empresas pueden ser rescatadas, ya que lo que se rescata es un contrato, ni la expropiación es un medio para hacer efectivo el rescate, ya que su objeto es que los bienes expropiados pasen a integrar el patrimonio público, no extinguir contrato alguno.

Posiblemente contribuya a la confusión en la que se incurre la forma societaria que presentan las empresas prestadoras del servicio y la participación en ella por parte del Estado. Nos encontramos en este caso frente a empresas que, aun cuando son personas jurídicas de derecho privado, su voluntad a través de la participación accionaria minoritariamente estatal y participada se ve informada por la voluntad y actividad tanto del Estado como de los empleados, respectivamente. Es decir, el Estado no se encuentra frente a empresas totalmente ajenas a él sino frente a empresas que son propias, aunque minoritariamente, con las consecuencias que ello implica.

En tal sentido, las concesiones y los permisos del espacio aéreo otorgados a la sociedad comercial co-

rresponden minoritariamente también al Estado y a los trabajadores, a los que sin lugar a duda les cabe responsabilidad en la gestión de la empresa, pero siempre en desventajosas condiciones minoritarias, en las que difícilmente puedan imponer efectivamente una decisión contraria a la opinión de la mayoría.

Sin embargo, con la participación estatal que referimos en las empresas, sería imposible tomar una decisión que implique la extinción del contrato y que no afecte también al mismo Estado como accionista minoritario e incluso a los trabajadores; la caducidad de los permisos y la quiebra consecuyente no serían cuestiones indiferentes al interés estatal, ya que lo involucrarían en su rol empresarial.

Con este esquema se hace realmente mucho más difícil tomar decisiones adecuadas a los intereses públicos del Estado cuando éstos no son compatibles con los que tiene como empresario.

No obstante esas dificultades, y a los efectos de asumir la prestación del servicio, no será necesario en este caso proceder a rescatar del contrato, en el sentido que hemos sostenido, le bastará con desplazar al accionista mayoritario, asumiendo a partir de allí la continuidad de la empresa con total control de ella.

Así resulta admisible que, cuando el Estado quiere asegurar la continuidad del servicio que se presta a través de empresas en las que participa minoritariamente, no opte por rescindir o declarar la caducidad de los permisos, y opte por adquirir las acciones mayoritarias. Sin embargo, si lo que desea es realmente extinguir el dominio ajeno sobre esas acciones para integrar el bien en su patrimonio, deberá expropiarlas.

El proyecto de ley, al igual que la ley 26.412, decide apartar al accionista mayoritario sin dar por concluido ningún contrato de concesión; al contrario asegura su continuidad, la diferencia es que antes se preveía como instrumento la compra y ahora lo es la expropiación.

En definitiva es correcto hablar de expropiación de acciones, pero no de rescate de empresas.

No obstante lo dicho, podemos entender porque se insiste en hablar de rescate, y es para hacer sobrevalorar la idea de que hay un contrato que se ha extinguido, el contrato con Marsans, cuando ello no ha ocurrido ni ocurrirá, porque el contrato se tiene con las empresas. En efecto la concesión seguirá siendo de Aerolíneas Argentinas y de las demás empresas como antes, pero ahora con una composición accionaria distinta donde se respeta, como bien lo dice el proyecto, el derecho de los empleados.

Evidentemente, el gran dilema es cuánto se deberá pagar por la expropiación. Lo cierto es que hay que dejar en claro que la valuación de las acciones debe hacerse al momento inmediato anterior al que el Estado asumió el gerenciamiento de la empresa y empezó a invertir en ella, ya que ese beneficio no debería ser aprovechado por el expropiado. En definitiva, el mayor valor que a la cosa le da la decisión del Estado de intervenir no debe ser tenido en cuenta al fijar su

<sup>1</sup> Díez, Manuel María *Derecho administrativo*, tomo II, Bibliográfica Omega, Buenos Aires, 1965, página 573.

<sup>2</sup> Marienhoff, Miguel, *Tratado de derecho administrativo*, tomo III A, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1974, páginas 406 y sigs.; Pérez Hualde Alejandro, *Ejecución de los contratos de la administración en Manual de derecho administrativo*, Editorial Depalma, Buenos Aires, 2000, páginas 339-340.

<sup>3</sup> Marienhoff, Miguel, ob. cit., tomo III A, página 575, y tomo V, página 424.

<sup>4</sup> Pritz, Osvaldo, ob. cit., página 63.

valor. Tampoco debe ser indiferente en esa valuación el hecho de que la Nación asumió la operación y decidirá la expropiación para asegurar la continuidad de empresas, frente a la imposibilidad declarada del operador accionista mayoritario de continuar con la operación por no poder ni siquiera pagar sueldos.

Ese abandono de hecho del operador mayoritario debe servir de fundamento a la utilidad pública declarada por la ley, para dejar en claro que el Estado interviene no por meras razones de oportunidad, mérito y conveniencia, sino por la inminente quiebra de la empresa, situación a la que fue llevada por el operador mayoritario.

*Laura G. Montero.*

### INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General, al analizar el proyecto de ley del señor diputado West y otros, consideran que las razones expuestas en los fundamentos resultan suficientemente amplias; en consecuencia estiman que corresponde su aprobación.

*Gustavo A. Marconato.*

### FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El presente proyecto de ley tiene por objeto la expropiación de las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas Optar Sociedad Anónima, Jet Paq Sociedad Anónima y Aerohandling Sociedad Anónima.

Como es de público conocimiento, desde la incorporación de Air Comet S.A. como accionista mayoritario de Interinvest S.A. dicha empresa ha tomado indirectamente el control de las empresas a expropiar. Este cambio sustancial ha tenido consecuencias evidentes en la situación patrimonial de la empresa, así como también en la regularidad, continuidad y calidad del servicio de transporte aerocomercial, que se expresan en un déficit operativo constante.

Prueba de lo expuesto es que el pasivo posconcursal ha ido incrementándose sostenidamente, encontrándose en la actualidad en una virtual cesación de pagos. En efecto, surge del balance del último ejercicio que el pasivo de Aerolíneas Argentinas S.A. asciende a la suma de pesos \$ 2.098.396.209, y sus pérdidas acumuladas totalizan la suma de pesos \$ 911.117.488, por lo que la empresa se encuentra alcanzada por las disposiciones del artículo 206 de la ley 19.550 (t. o. 1984) y sus modificatorias.

Sin duda, podemos afirmar que dicha gestión no sólo ha sido deficiente sino que, a la luz de las primeras informaciones producidas por el Tribunal de Tasaciones de la Nación y la Auditoría General de la Nación con

motivo de la sanción de la ley 26.412, cuanto menos ha sido irresponsable, toda vez que se han observado maniobras comerciales tendientes a confundir patrimonios entre las empresas del accionista mayoritario en perjuicio de Aerolíneas Argentinas S.A.

Reducidos sus activos en aeronaves por falta de inversión de reposición, inmovilizadas aquéllas por la falta de mantenimiento, cuando no por su desguate, y lo que es peor, por la transferencia de sus nuevas y mejores aeronaves a otras empresas del accionista mayoritario, la empresa debió operar casi exclusivamente con aeronaves arrendadas mediante contratos de *leasing* y endeudándose sistemáticamente para financiar gastos operativos hasta alcanzar una situación de insolvencia que le impide operar con normalidad por carecer de financiamiento, liquidez y capital de trabajo.

Por ello, 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 por la situación de riesgo e inseguridad de sus prestaciones en un contexto de quiebra. En este sentido, 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 opera en situación de competencia.

Por lo que, ante estas circunstancias y con fundamento en la necesidad de asegurar la prestación del servicio esencial de transporte aerocomercial en forma continua y regular, este Congreso de la Nación sancionó la ley 26.412, a instancias del Poder Ejecutivo nacional, que impulsó el rescate de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas mediante la compra de sus acciones.

En cumplimiento de dicha norma, el Tribunal de Tasaciones de la Nación elaboró su informe de valuación de dichas empresas, el que fue aprobado por la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones en su dictamen de fecha 13 de noviembre de 2008 y en cumplimiento del artículo 2º de dicha ley, sin observaciones que formular en cuanto al criterio técnico y la metodología de valuación aplicados y la tasación determinada, que en forma conjunta arrojaron un valor de pesos menos dos mil quinientos cuarenta millones trescientos treinta y ocho mil doscientos ochenta y nueve (\$ -2.540.338.289) al 1º de julio de 2008.

En virtud de dicho resultado y dictamen, los apoderados de Interinvest S.A. hicieron saber a esa comisión, por nota de fecha 18 de noviembre del corriente, que se rechazaba la misma y que no se aceptaba que el valor de las empresas en conjunto fuera cero o menor a cero, y por lo tanto que no venderían las acciones de las mismas al precio de dicha valuación.

En consecuencia, no resulta factible el rescate de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y sus controladas mediante compra

de sus acciones societarias, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la ley 26.412.

A su vez, es de señalar que la situación económico-financiera en que se encuentran ambas empresas no reúne las condiciones mínimas necesarias para garantizar la estabilidad, eficiencia y expansión del servicio de transporte aerocomercial en el país (artículo 5º de la ley 19.030), toda vez que su funcionamiento depende de la asistencia financiera brindada por el Poder Ejecutivo nacional, para cubrir sus déficits operativos, en el marco de lo dispuesto por los artículos 5º y 6º de la ley 26.412.

Asimismo, según el "Informe de avance de auditoría especial de los estados contables de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A.", elaborado por la Auditoría General de la Nación con fecha 10 de noviembre del corriente, desde el pasado 10 de julio de 2008 el Estado nacional ha realizado transferencias por un monto de \$ 737.152.011 a fin de garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga.

En consecuencia, la Comisión Bicameral resolvió, con amplio consenso, recomendar al Poder Ejecutivo nacional que arbitre todas las medidas que estén a su alcance para garantizar el servicio público esencial de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga; y, con ese objeto y para dar cumplimiento al artículo 1º de la ley 26.412, propiciar la sanción de una ley por la que se declare a Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y sus controladas de utilidad pública y sujetas a expropiación, en los términos de la Ley de Expropiaciones (21.499).

Todo ello sin perjuicio de las acciones que corresponda impulsar con motivo de las circunstancias enunciadas precedentemente y que se encuentran bajo análisis y opinión competente por parte de los órganos de control del Estado, es decir, la Auditoría General de la Nación, la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad o la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas.

De manera que, a fin de cumplir con el rescate previsto en el artículo 1º de la ley 26.412, este proyecto impulsa la adopción de medidas con carácter urgente, para enfrentar la situación imperante y garantizar la continuidad y seguridad del servicio público, pero especialmente el resguardo de los activos de las empresas mencionadas ante la imposibilidad del rescate por compra.

Por ello, en el artículo 1º del proyecto de ley propugnamos la declaración de utilidad pública y sujeta a expropiación de las acciones de las empresas involucradas a fin de cumplir con el rescate previsto en el artículo 1º de la ley 26.412 y conforme lo establece la ley 21.499, haciendo reserva de la exclusión de las acciones de propiedad de los trabajadores de las referidas empresas.

El artículo 2º hace reserva de las facultades necesarias para que el Estado nacional ejerza todos los derechos que las acciones a expropiar le confieren, a efectos de garantizar el servicio y el resguardo de

fuentes laborales y bienes, con arreglo a los artículos 57 y 58 de la ley 21.499.

Por el artículo 3º se faculta al Poder Ejecutivo nacional para instrumentar la asistencia financiera necesaria para la continuidad del servicio y el reequipamiento de la empresa, en los mismos términos que la ley 26.412, en cuanto al seguimiento de dichas medidas por intermedio de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones.

Finalmente, por el artículo 4º se encomienda a la Procuración del Tesoro de la Nación promover el juicio de expropiación en caso de que no se produzca el avenimiento, habida cuenta de lo manifestado ante la Comisión Bicameral.

La ley propuesta es la única solución a la situación planteada, no sólo para garantizar la continuidad de trabajo de miles de personas, sino para la prestación de un servicio con eje en el usuario y en la integración territorial de un país tan extenso como el nuestro.

La expropiación es un instituto previsto en la Constitución Nacional que resulta plenamente aplicable para este caso, y aun si resultara aplicable el Acuerdo para la Promoción y Protección Recíproca de Inversiones entre la República Argentina y el Reino de España, que fue aprobado por la ley 24.118, esta propuesta se encuadra en el artículo 5º de esta última, toda vez que se impulsa por causa de utilidad pública a instancias de este Congreso Nacional y conforme a las disposiciones legales vigentes.

Por todo ello se solicita la aprobación del presente proyecto.

*Mariano F. West. – Hugo N. Prieto. – Sergio A. Basteiro. – Agustín O. Rossi. – Patricia Vaca Narvaja. – Patricia S. Fadel. – Alejandro L. Rossi.*

## II

### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General han considerado el proyecto de ley expediente 6.538-D.-08 sobre expropiación de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción de la siguiente

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

#### EXPROPIACION DE AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. Y AUSTRAL LINEAS AEREAS

Artículo 1º – A fin de garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina, se declaran de utilidad pública, y por lo tanto sujetas a

expropiación, conforme a lo establecido por la ley 21.499, las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. y sus empresas controladas.

Art. 2° – A los fines previstos en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo:

- a) Continuará con la prestación normal de los servicios de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral S.A. en los términos del control estatal de la navegación aerocomercial de bandera, rindiendo cuentas a este Honorable Congreso en forma mensual del detalle de gastos discriminando origen de las partidas y aplicación de los montos. Dicho detalle deberá, además, ser publicado en la página web de la empresa;
- b) Discriminará, en un plazo de ciento ochenta (180) días, los pasivos generados por las operaciones normales de la empresa, de aquellos originados en operaciones fraudulentas durante la gestión de Interinvest S.A., a efectos de deslindar su legalidad y legitimidad respecto de aquellos que resultaren ilegales o ilegítimos;
- c) Conforme a la tasación realizada por el Tribunal Nacional de Tasaciones, 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 su unificación en los casos que correspondan, se determinen las responsabilidades patrimoniales y penales de los grupos empresariales y, en su caso, de los funcionarios estatales que pudieran estar involucrados. Asimismo, exigirá en sede judicial la integración en el capital de Aerolíneas Argentinas de la totalidad de los fondos que el Tesoro español, por intermedio de la SEPI u otras vías, le entregó al grupo de referencia;
- d) En atención al interés general, la organización de la empresa deberá contemplar la composición federal de su directorio, con representación de las provincias, en los términos del inciso 3 del artículo 3°, y la participación de los trabajadores.

Art. 3° – Un consejo nacional elevará a este Honorable Congreso, en el plazo de ciento ochenta (180) días siguientes a su integración, y en el marco de una estrategia general de transportes y comunicaciones de mediano y largo plazo, los planes generales de negocios y de vuelos, al servicio del desarrollo regional y el empleo, que incluyan:

1. La mecánica de auditorías, nacionales e internacionales, tanto en cuanto a la administración empresarial como en cuanto a sus calificaciones en materia de seguridad.
2. La homogeneización de la flota de aeronaves, de acuerdo con el plan general de vuelos y los criterios de racionalidad técnica.

3. La ingeniería de las rutas actuales así como la recuperación de rutas caídas, contemplando específicamente las necesidades de las regiones del país más alejadas y aquellas que dependen fundamentalmente del transporte aéreo.

4. El plan de readquisición de simuladores de vuelo y la política general de capacitación técnica del personal profesional.

5. Toda otra actividad conexas referida a la explotación competente del servicio aerocomercial.

Art. 4° – Dicho consejo nacional quedará conformado, dentro de los 45 días siguientes a la promulgación de esta ley, por representantes del Poder Ejecutivo, ambas Cámaras del Congreso de la Nación, los gobiernos de las provincias, los trabajadores de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral; expertos de reconocida trayectoria en el transporte aerocomercial; representantes empresariales del turismo, correos y cargas; organizaciones representativas de defensa del consumidor y organismos de control.

Art. 5° – El consejo revisará cada año el cumplimiento de las metas y objetivos trazados por el Plan Estratégico para el año anterior, y aprobará las metas y objetivos del año siguiente, como asimismo el presupuesto de recursos y gastos y la gestión operativa de las empresas.

Art. 6° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 27 de noviembre de 2008.

*Verónica C. Benas. – Claudio R. Lozano. –  
Carlos A. Raimundi.*

## INFORME

*Honorable Cámara:*

En oportunidad de discutirse la cuestión de la navegación aerocomercial, asumimos una posición guiada por lo que consideramos un criterio de racionalidad, más allá de que se coincida o no con ella.

Se basó en apoyar el rescate estatal de la aeronavegación comercial, tomando distancia del acta acuerdo que originalmente se presentó para su aprobación, como asimismo del dudoso control ejercido por los representantes argentinos ante el grupo Marsans sobre los balances oscuros y los pasivos fraudulentos, que no tiene por qué ser asumidos por la sociedad argentina.

Desde la aprobación de la ley 26.412 en adelante, este Congreso desempeñó el rol institucional que le estaba fijado, por intermedio de la Comisión Bicameral de Seguimiento, del mismo modo en que lo hizo el Tribunal Nacional de Tasaciones.

No obstante, el Poder Ejecutivo prosiguió su relación con el grupo español Marsans, en términos mucho más parecidos a los que fijaba el acta acuerdo y a un contacto autónomo con el gobierno español, que al protagonismo parlamentario que fijaba la ley.

Así, no hubo accionar judicial alguno de la Argentina, ni impugnación formal del acta acuerdo, ni protestas formales por la tasación efectuada por la consultora internacional elegida por Marsans, ni discriminación de pasivos, todo lo cual derivó en la alta brecha entre ambas tasaciones, la argentina y la internacional, esta última insostenible para los intereses de nuestro país.

Por consiguiente, ante la insuficiencia del accionar del Poder Ejecutivo en el manejo de la situación, pese a las precisiones que le marcaba la ley y al estricto marco de control parlamentario en los aspectos antedichos, sostenemos nuestra posición inicial: avalar el rescate estatal que garantiza la continuidad de la empresa, el servicio y las fuentes de trabajo, pero no avalar el accionar de la Secretaría de Transporte de la Nación.

*Verónica C. Benas. – Claudio R. Lozano. –  
Carlos A. Raimundi.*

### III

#### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General han tomado en consideración los expedientes 6.538-D.-08, por el cual se declaran de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur; y 6.528-D.-08, por el cual también se declaran de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconseja la sanción del siguiente

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

Artículo 1º – De conformidad con lo establecido por el artículo 3º de la ley 26.412, apruébanse el criterio técnico de metodología de valuación aplicado por el Tribunal de Tasaciones de la Nación, y la tasación determinada en forma conjunta para las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. y sus controladas, aprobadas en su dictamen de fecha 13 de noviembre de 2008, con sujeción a las salvedades allí expresadas.

Art. 2º – Recomiéndase al Poder Ejecutivo nacional que arbitre todas las medidas necesarias a efectos de garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, por intermedio de ambas empresas y sus controladas, en los términos de la ley 26.412.

Art. 3º – El Poder Ejecutivo nacional deberá continuar la negociación con Interinvest S.A. a los fines de realizar la cesión de las acciones de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. y sus controladas al Estado nacional tomando

como referencia la valuación establecida en el artículo 1º de la presente.

Art. 4º – El Poder Ejecutivo deberá cumplir con lo establecido en el artículo anterior antes del 30 de junio de 2009.

Art. 5º – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 27 de noviembre de 2008.

*Irma A. García. – Jorge L. Montoya.*

#### INFORME

*Honorable Cámara:*

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad, con el objeto de someter a su consideración el proyecto adjunto referido a la tasación determinada por el Tribunal de Tasaciones de la Nación para las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. y sus controladas, que por las razones que los miembros informantes pasan a fundamentar, y las que oportunamente expondrán en el recinto, constituye un dictamen propio.

El proyecto que hoy se encuentra en tratamiento bajo el número de expediente 6.538-D.-08 fue analizado y debatido en las reuniones de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General de esta Honorable Cámara.

Con el objeto de hacer memoria, lo primero que debemos tener en cuenta es que el día 21 de agosto este Congreso aprobó el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral, a través de la compra de acciones, cosa muy distinta de lo que el bloque oficialista pretende aprobar, como es la expropiación.

Para reforzar lo dicho anteriormente, el secretario de Transportes, Ricardo Jaime, dijo al diario “Clarín”, el día 23 de octubre: “Niego que el gobierno estudie la expropiación de Aerolíneas Argentinas y aseguro que se cumplirá con lo que marca la ley, que establece el ‘rescate a través de la compra de acciones’. Yo quiero ser absolutamente consistente de lo que marca la ley”.

La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, por un lado, y, por el otro, la Auditoría General de la Nación se marcaron en lo dispuesto en la ley 26.412, realizando análisis, evaluaciones y seguimientos para la correcta instrumentación de las operaciones de rescate que se llevaron a cabo en el cumplimiento de la ley.

Cabe destacar que la Comisión Bicameral, de acuerdo con lo establecido en la ley 23.696, sólo puede realizar propuestas y recomendaciones, las cuales no son vinculantes y deben ser aprobadas por cada una de las Cámaras de este Congreso.

El 13 de noviembre de 2008 la Comisión Bicameral emitió un dictamen de recomendación, el cual establece que el valor que se deberá pagar por las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral es \$ 0.

La ley 26.412 está orientada a “garantizar el servicio de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga”, lo que conduce a la adquisición del paquete accionario de varias sociedades por el Estado nacional.

Por los artículos 2° y 3° de la ley 26.412 se estableció que el precio de adquisición será fijado por el Tribunal de Tasaciones de la Nación con la intervención de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, y requerirá ser aprobado por el Congreso Nacional.

La valuación fue hecha por el Tribunal de Tasaciones de la Nación (TTN), que estableció que el valor de mercado de Aerolíneas y Austral es negativo en 2.540 millones de pesos. Eso significa que no tiene ningún valor de mercado.

Es sumamente necesario recuperar a las empresas por el fuerte impacto que provocan en el turismo tanto a nivel nacional como internacional, ya que hoy en la Argentina se recaudan, en concepto de turismo receptivo, más de 4.000 millones de dólares, siendo las proyecciones recaudar el doble en el mediano plazo.

Ambas empresas son en sí mismas el transporte aéreo de la Argentina, cumpliendo un trascendente rol social, ya que llegan a 33 destinos de nuestro territorio, de los cuales 23 son operados exclusivamente por Aerolíneas Argentinas - Austral durante todo el año, y en 11 con competencia regular.

Hemos escuchado voces planteando distintas alternativas, que a nuestro entender sólo traerán aparejadas 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.

La única vía para recuperar nuestra línea aérea de bandera es el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral, a través de las compra de acciones, tal cual lo establece el artículo 1° de la ley 26.412, ya que si optamos por la expropiación de ambas compañías, lo cual no se encuentra contemplado en la ley 21.499, habrá consecuencias inmediatas para nuestro país, como inseguridad jurídica, falta de inversiones, etcétera

Debemos, hoy como siempre, respetar la enseñanza del tres veces presidente de nuestra Nación, teniente general Juan Domingo Perón, que nos enseñó: “Dentro de la ley todo; fuera de la ley nada”, respetando la división de poderes y procurando que todos ejerzan la defensa de sus intereses; por cierto que el pueblo y el gobierno argentinos también.

Señor presidente, la existencia de nuestra línea aérea de bandera es imperiosa, ya que garantiza la integración regional, de los grandes centros urbanos y capitales de provincia e importantes centros turísticos, que demandan necesariamente y en forma prioritaria el transporte de bienes y personas a través del medio aéreo, como única alternativa para contribuir a la comunicación y el desarrollo de los mismos, al crecimiento del país y

al bienestar general de la población, cuyas consecuencias inmediatas serán más empleo, más divisas y más inversiones genuinas para el país.

Es por ello que les solicitamos nos acompañen en la aprobación del presente dictamen.

*Irma A. García. – Jorge L. Montoya.*

#### IV

#### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las Comisiones de Legislación General y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley por el cual se dispone declarar de utilidad pública y sujetos a expropiación los bienes de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., y sus empresas controladas, convenientes y necesarios a los fines de la prestación del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga que dichas empresas prestan en el ámbito de la República Argentina; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará la miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

#### CAPÍTULO I Expropiación

Artículo 1° – *Garantía del servicio público.* El Estado nacional garantiza el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina y la línea de bandera, actualmente brindados por las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. y demás empresas controladas.

Art. 2° – *Utilidad pública.* Decláranse de utilidad pública y sujetas a expropiación en los términos de lo establecido en la ley 21.499 las empresas Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. y sus empresas controladas, expropiación que incluye los bienes inmuebles, muebles, instalaciones, maquinarias, bienes intangibles, derechos, marcas y patentes y demás bienes convenientes o necesarios para cumplir con la prestación del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina y línea de bandera.

Art. 3° – *Valor de los bienes sujetos a expropiación.* El valor de los bienes sujetos a expropiación se determinará de conformidad con lo dispuesto en la ley 21.499. El monto de las asistencias financieras realizadas por el Poder Ejecutivo nacional por aplicación de lo dispuesto en el artículo 6° de la ley 26.412, que constituyen créditos a favor del Estado nacional, serán computados a cuenta del pago de la indemnización.

Art. 4° – *Deudas.* La expropiación no implicará que el Estado nacional se haga cargo, directamente o

de manera solidaria, de las deudas que hubiesen sido contraídas por las personas jurídicas titulares de los bienes sujetos a expropiación.

Art. 5° – *Sociedad del Estado*. La prestación del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga se efectuará a través 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.

Art. 6° – *Derechos laborales*. La sociedad del Estado prestadora del servicio público aerocomercial absorberá la totalidad del personal que en la actualidad trabaja en las personas jurídicas titulares de los bienes sujetos a expropiación, manteniendo las condiciones laborales vigentes al momento de sanción de la presente ley.

## CAPÍTULO II

### *Comisión Bicameral Espacial Investigadora*

Art. 6° – *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 de la sanción de la presente ley.

Art. 7° – *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 contralor 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 de los intervinientes en este proceso.

Art. 8° – *Conformación*. La comisión estará conformada por doce miembros, seis representantes de la Cámara de Diputados de la Nación y seis representantes del Senado de la Nación, designados a propuesta de los diferentes bloques.

Art. 9° – *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. 10. – *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. 11. – *Infraestructura y personal*. La Cámara de Diputados y el Senado de la Nación proveerán la infraestructura y el personal necesario para el desarrollo de las funciones de esta Comisión Bicameral Especial Investigadora.

Art. 12. – *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 a resolución conjunta de ambas Cámaras.

Art. 13. – *Comunicación a la Justicia*. Si como consecuencia de la investigación, se advirtiera la comisión de actos que pudieran considerarse delitos, la comisión deberá formular la denuncia ante la Justicia.

## CAPÍTULO III

### *Disposiciones finales*

Art. 14. – *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. 15. – *Autoridad de aplicación*. El Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios es la autoridad de aplicación de la presente ley.

Art. 16. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 27 de noviembre de 2008.

## INFORME

### *Honorable Cámara:*

En oportunidad del debate del expediente 18-P.E.-08, que dio lugar a la sanción de la ley 26.412, sostuvimos que resultaba incuestionable la necesidad de garantizar la continuidad y regularidad del servicio público de transporte aéreo, manteniendo los servicios de líneas aéreas en un país geográficamente extenso como el nuestro.

También consideramos necesario garantizar la continuidad de la fuente de trabajo de aproximadamente nueve mil trabajadores, resguardar los bienes involu-

crados en la prestación del servicio y los derechos de los usuarios.

Sostuvimos que la expropiación de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., que incluía los bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación del servicio público de transporte aerocomercial en el territorio de la República Argentina, constituía la salida alternativa ante la grave situación en la que nos habían ubicado las maniobras del grupo Marsans y el deficiente accionar de la administración pública, tanto en su carácter de autoridad de aplicación como de socio minoritario de Aerolíneas.

Fuimos el único bloque que planteó la expropiación en el marco de la ley 21.499, dejando en claro que tal decisión habría de permitirle al Estado nacional determinar un precio justo y razonable. Sostuvimos y sostenemos que el Estado nacional no debe hacerse cargo de las deudas contraídas por los actuales titulares de las empresas sujetas a expropiación, suma que –según lo señala el informe del Tribunal de Tasaciones– asciende a más de mil millones de dólares, ello tomando en consideración el último balance al 17 de julio de 2008, que se encuentra sin auditar.

La nueva propuesta del oficialismo, luego de fracasadas las negociaciones con el grupo Marsans, es que el pueblo argentino se haga cargo de las acciones de las empresas, lo que implicaría la asunción por parte del Estado de esta cuantiosa deuda privada, de cuestionada legalidad.

Deben esclarecerse las responsabilidades de funcionarios y empresarios en el vaciamiento de las empresas, durante estos dieciocho años transcurridos desde su privatización. Debe deslindarse la responsabilidad de quienes propiciaron y ejecutaron el desguace del Estado en los años noventa 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 al estado de quiebra en que hoy se encuentran.

En particular, debe deslindarse la responsabilidad de quienes ejercieron como directores en representación 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.

Con este nuevo paso que da la Nación hacia la recuperación de la prestación, a través de una sociedad del Estado, de servicios públicos esenciales, se confirma la invalidez de los postulados neoliberales en boga durante la década del noventa, que sostenían que sólo la actividad privada podía garantizar la eficaz prestación de los servicios públicos. Los resultados de la experiencia privatizadora están a la vista: no fueron respuesta a las necesidades de la población. Queda pendiente el análisis de los errores otrora cometidos por el Estado, a

los fines de que no vuelva a incurrir en ellos y malograr la experiencia pública que se inicia.

Sala de las comisiones, 27 de noviembre de 2008.

*María E. Martín.*

## ANTECEDENTE

### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

Artículo 1° – A fin de cumplir con el rescate previsto en el artículo 1° de la ley 26.412, decláranse de utilidad pública y sujetas a expropiación, conforme lo establece la ley 21.499, las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas Optar Sociedad Anónima, Jet Paq Sociedad Anónima y Aerohandling Sociedad Anónima.

Quedan exceptuadas de lo dispuesto precedentemente las acciones de propiedad del Estado y las de los trabajadores de las referidas empresas.

Art. 2° – Para garantizar la continuidad y seguridad del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga; el mantenimiento de las fuentes laborales y el resguardo de los bienes de las empresas mencionadas en el artículo 1° de la presente ley; en los términos de los artículos 57 y 58 de la ley 21.499, el Poder Ejecutivo nacional, a través del organismo que designe, ejercerá desde el momento de la publicación de la presente ley todos los derechos que las acciones a expropiar le confieren.

Art. 3° – Para garantizar la prestación de los servicios, su ampliación y mejoramiento, el Poder Ejecutivo nacional instrumentará los mecanismos necesarios a los fines de:

- a) Cubrir las necesidades financieras derivadas de las empresas mencionadas en el artículo 1° de la presente ley;
- b) Realizar operaciones de crédito, incluido el otorgamiento de avales, para la adquisición de bienes destinados a la explotación aerocomercial.

Las operaciones y las adecuaciones presupuestarias que correspondan realizar a tal efecto, serán informadas a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones.

Art. 4° – No habiendo avenimiento, la Procuración del Tesoro de la Nación promoverá el juicio de expropiación respectivo.

Art. 5° – Autorízase la cesión de las acciones representativas del capital social a los trabajadores de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus controladas hasta un máximo del diez por ciento (10 %) de sus paquetes accionarios, de conformidad con el Programa de Propiedad Participada.

Art. 6º – La presente ley es de orden público y entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 7º – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

*Mariano F. West. – Hugo N. Prieto. – Sergio A. Basteiro. – Agustín O. Rossi. – Patricia Vaca Narvaja. – Patricia S. Fadel. – Alejandro L. Rossi.*

**Sr. Presidente** (Fellner). – En consideración en general.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. West.** – Señor presidente: en primer lugar, quiero hacer una breve reseña sobre lo que hemos trabajado en la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizaciones, que tengo el honor de presidir. En esta comisión desarrollamos un trabajo intenso y buscado permanentemente el consenso con todos los bloques que la integran.

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

**Sr. West.** – A partir del mes de julio, en que se produjo prácticamente el abandono de la empresa Aerolíneas Argentinas por parte del grupo Interinvest, el Estado nacional se vio obligado a participar activamente, aportando fondos para el pago de los más elementales gastos operativos, incluidos los sueldos y la compra de combustible.

En agosto del corriente año la señora presidenta de la Nación remitió a esta Honorable Cámara un proyecto de ley que fue analizado por los señores diputados, sancionado definitivamente el 3 de septiembre y promulgado el 18 del mismo mes. A través de esa iniciativa la señora presidenta encauzaba las acciones hacia el recupero de las empresas, pero lo importante es que lo hizo en el marco de participación del Congreso de la Nación.

Más allá de sus atribuciones, la señora presidenta solicitó a este Parlamento que definiera las acciones que se tenían que llevar a cabo y que nos expidiéramos respecto de ellas.

Esa es una decisión que no tomó en cualquier momento. Digo esto porque lo hizo pocos días después de haber comprobado que nuestro frente político no contaba con una mayoría au-

tomática. Por lo tanto, se trata de una decisión que trasunta una gran voluntad democrática, para que los legisladores pudiéramos analizar este proceso y encontrar el camino que nos permitiera arribar a la mejor solución.

En los primeros días de octubre la comisión bicameral –que no sesionaba desde 2002– se volvió a constituir y entró en pleno funcionamiento. Así, a través de su primer dictamen de fecha 2 de octubre solicitó una serie de informes a la empresa Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima. Entre otras cosas se pidieron la memoria y los estados contables del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2007, dado que hasta ese momento sólo habíamos recibido algunos borradores sin la aprobación de la auditoría externa y sin la firma de la asamblea.

También pedimos a la empresa los estados contables especiales al 17 de julio y toda otra información requerida con anterioridad.

Además, exhortamos al presidente del directorio de Aerolíneas Argentinas a prestar la colaboración necesaria para que la Auditoría General de la Nación tuviera acceso a la documentación, a fin de facilitar todos los datos que requiriera el Tribunal de Tasaciones de la Nación.

Paralelamente, pedimos a la Auditoría General de la Nación que informara los plazos en los que estimaba cumplir con el plan de trabajo.

El 13 de noviembre recibimos un extraordinario y exhaustivo trabajo realizado por el Tribunal de Tasaciones de la Nación sobre la valuación de la empresa, y emitimos un dictamen ese mismo día.

El dictamen que informáramos a las Presidencias de ambos cuerpos decía lo siguiente:

“1) Solicitar al Poder Ejecutivo nacional arbitre las medidas necesarias para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga por medio de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur.

”2) Rechazar el criterio técnico de flujo de fondos descontados para la tasación de las empresas.

”3) Aprobar el criterio técnico y la metodología de tasación aplicados por el Tribunal de Tasaciones de la Nación y la tasación determinada en forma conjunta para las empresas Aerolíneas

Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur y sus controladas con sujeción a los reajustes que corresponda practicar por las asistencias financieras que realice el Poder Ejecutivo nacional conforme al artículo 5° de la ley 24.612, así como también por los pasivos contingentes reflejados en los estados contables que han servido de base para la misma y cualquier otra circunstancia que surja del dictamen definitivo por parte de la Auditoría General de la Nación, los estudios contables oficiales y aprobados por la Asamblea de Accionistas del ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2007 [...]

”4) Convocar al presidente de Aerolíneas Argentinas S. A. para la próxima reunión de esta comisión bicameral a fin de que manifieste su opinión en relación con el informe de valuación de Aerolíneas Argentinas S. A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S. A. y empresas dependientes producido por el Tribunal de Tasaciones de la Nación”.

Pocos días después, nuevamente reunida la comisión bicameral, resolvimos lo siguiente:

“1) Ratificar el criterio técnico y la metodología de valuación aplicados por el Tribunal de Tasaciones de la Nación y la tasación determinada en forma conjunta para las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur y sus controladas, aprobado en su dictamen de fecha 13 de noviembre de 2008, con sujeción a las salvedades allí expresadas.

”2) Recomendar al Poder Ejecutivo nacional arbitre todas las medidas que estén a su alcance para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga por intermedio de ambas empresas y sus controladas, toda vez que en atención de la nota de Interinvest S. A. no resulta factible el rescate de dichas empresas mediante compra de sus acciones societarias, en los términos de la ley 26.412.

”3) Propiciar la sanción de una ley por la que se declaren Aerolíneas Argentinas S. A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S. A. y sus controladas, de utilidad pública y sujetas a expropiación, en los términos de la ley de expropiaciones 21.499, con la disidencia de los diputados nacionales Rubén O. Lanceta y

Esteban J. Bullrich en cuanto a que la declaración de utilidad pública y sujeta a expropiación sólo comprende a los activos de las empresas mencionadas...”.

Llegamos a ese punto para dar por finalizado lo que intentamos a partir de la ley 26.412, que fue sancionada por este cuerpo: el rescate por compra de las acciones.

Nosotros hoy venimos a reivindicar un Estado presente, un Estado activo, y a recuperar la autonomía y decisión del pueblo argentino para garantizar un servicio público. Lo hacemos de la mano del personal de Aerolíneas Argentinas, Austral y empresas asociadas; de todos aquellos que en estos meses, desde la crisis evidenciada en los primeros días de julio de este año hasta hoy, han demostrado una voluntad y un amor por la empresa, capaces de dar vuelta la historia, poner a la empresa de pie y volver a enorgullecer a todos los argentinos.

Venimos a esta sesión para que el cuerpo decida iniciar el proceso de expropiación, que no es un cheque en blanco. Una expropiación en la que estamos dispuestos a pagar las deudas legítimas, pero ninguna deuda ilegítima que no se ajuste al giro del negocio. Venimos con la convicción de que éste es el único y mejor camino, desde julio hasta la fecha, para que el cuerpo se aboque a buscar la mejor solución para Aerolíneas Argentinas.

Luego de presentada nuestra propuesta hemos escuchado en estos días las opiniones de todos los bloques con el afán de seguir buscando la mejor redacción y el mayor consenso. Muchas veces nos acusaron de aprobar propuestas a libro cerrado. Muchas veces nos acusaron de actuar como una escribanía, y a lo largo de todo este año hemos demostrado nuestra voluntad de buscar el mejor camino para discutir políticas y encontrar soluciones.

Pedimos a todos los bloques que se sumen a este mismo espíritu, y que no sea hoy la oposición la que actúe “a libro cerrado”, por el solo hecho de oponerse.

Hemos alcanzado verdaderos consensos. Vamos a proponer algunas modificaciones y aceptaremos otras. Por ejemplo, sugeriremos la incorporación de algunos párrafos durante el tratamiento en particular de la iniciativa, que serán analizados oportunamente.

Quiero dejar en claro que en el artículo 1° vamos a incluir que se disponga que actuará como organismo evaluador el Tribunal de Tasaciones de la Nación –en atención a lo dispuesto en el artículo 13 de la ley 21.499– para los bienes inmuebles y como oficina técnica competente para los bienes que no sean inmuebles, en atención a lo dispuesto por la ley 21.626, texto ordenado en 2001. Lo hacemos en reconocimiento al extraordinario trabajo elaborado por el Tribunal de Tasaciones de la Nación, y para que las acciones que devengan de la sanción de esta ley se realicen en el menor tiempo posible.

En el artículo 2° aceptaremos la propuesta de la señora diputada Vilma Ibarra en los términos de los artículos 57 y 58 de la ley 21.499, que oportunamente explicará sus alcances.

En el artículo 3°, atento a la sugerencia de distintos bloques vamos a incorporar un agregado que implique la obligación de la presentación, en un plazo máximo de 180 días, de un plan general de negocios, de un plan estratégico y de un plan operativo de mediano y largo plazo para garantizar el reequipamiento y la mejora de los servicios.

Por último, vamos a incorporar un artículo 6° para contemplar aquello que estaba incluido en el espíritu de nuestra propuesta y que es obligación de todo funcionario público para que, tal como lo ha propuesto el bloque del SI, quede expresado. Compartimos plenamente esta solicitud y la vamos a analizar en profundidad durante el tratamiento en particular.

Por todo ello, señora presidenta, solicito al cuerpo que acompañe este proyecto de ley por el que se declara de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Raimundi.** – Señora presidenta: voy a tratar de ser muy breve. Quiero informar que compartiré mi tiempo con los otros firmantes de uno de los dictámenes de minoría.

En primer lugar, quiero rescatar el valor que el debate tuvo en todo este proceso, porque partimos de posiciones absolutamente encontradas.

La primera señal que llega al Parlamento es un pedido de aprobación de un acta acuerdo que hubiera sido insostenible para los sectores de la oposición, para el propio gobierno, para la negociación con la empresa y para el sostenimiento del servicio.

Esa acta acuerdo fue desechada, rechazada y reemplazada por un buen proyecto de ley elaborado en base al mayor consenso posible. En el otro extremo estaba el rechazo total.

Después de estos dos meses y de varias etapas de debate parlamentario se ha estrechado mucho el margen de disidencia; es menos significativo porque el Congreso dispone el valor del rescate por parte del Estado de un servicio esencial, como es la aeronavegación, mientras que lo que estamos discutiendo son diferentes tipos de expropiación.

Otro punto en común planteado en el proyecto de ley y en todas las intervenciones que sostienen el espíritu de esta iniciativa es que la sociedad argentina no puede ni debe pagar deudas que no le correspondan.

Me parece que eso ha sido producto de un debate encarado desde el principio de la buena fe. Nosotros estamos trabajando en este proyecto y en todos los demás con coincidencias, disidencias y críticas. En algunos casos hemos estado de acuerdo; en otros no, y no lo vamos a estar, pero siempre partimos del principio de la buena fe.

El segundo aspecto que quiero rescatar, siendo coherentes desde la primera hasta la última letra que figura en las versiones taquigráficas de nuestras intervenciones en el recinto y en las comisiones, es que este proceso se ha venido desarrollando en tres andariveles. Uno es el legislativo, donde la tarea fue encomiable tanto en la discusión del proyecto anterior que derivó en la ley 26.412 como en la tarea realizada por la comisión bicameral.

Existe un andarivel judicial, porque hay causas abiertas tanto en la Argentina como en el exterior. Entiendo que deben adquirir una relevancia mucho mayor que la que han tenido hasta ahora. También está el andarivel eminentemente político, que lo desarrolla el Poder Ejecutivo.

En ese andarivel político es donde han existido, existen y seguirán existiendo nego-

ciaciones que a nosotros desde el Parlamento —máxime tratándose de un bloque opositor— nos exceden.

Esas negociaciones políticas —voy a reafirmar algo que habíamos planteado— entendemos que deberían gozar de la confianza del bloque oficialista.

A mí también me tocó en alguna oportunidad ser miembro del bloque oficialista de un gobierno. La verdad que más bien fue una etapa no digo olvidable, pero sí apta para recoger una serie de enseñanzas y no repetirla.

Es absolutamente entendible que el bloque parlamentario oficialista tenga confianza en la forma como negocie su gobierno. Vamos a ser sinceros: compartimos el rescate estatal, ayudamos a mejorar el proyecto anterior, pero no nos merece absolutamente ninguna confianza la negociación que puedan llevar adelante algunos funcionarios. Es decir que si a mí me dijeran que este proceso va a estar a cargo de Lisandro de la Torre, estaría tranquilo. Pero si está en manos del ministro De Vido y del secretario Jaime, que le tenga confianza el bloque oficialista. Nosotros no nos hacemos cargo de esa negociación.

Pero si a nivel parlamentario tenemos que acompañar algunas iniciativas por haber sido contempladas en el proyecto —como recién señalaba el señor diputado West—, no tienen que figurar sólo en los discursos, sino que deben figurar en el texto de la norma, para hacer bien estricto el margen de maniobra de los funcionarios que después van a continuar la negociación.

Siendo coherentes con lo que veníamos diciendo, nosotros no íbamos a rechazar el proyecto de expropiación del oficialismo. No lo íbamos a hacer por dos razones. En primer término, para no debilitar el papel del Estado y, en segundo lugar —debo ser absolutamente sincero—, porque el proyecto primitivo de la oposición planteaba la quiebra con la continuidad de la empresa. A nosotros ello nos parecía inviable. Nos sigue pareciendo negativo. Y este otro proyecto de la minoría de plantear la expropiación de algunos activos y de otros no, nos da la impresión de que segmenta de tal manera el proceso de expropiación que mayor incertidumbre jurídica genera en él.

Por lo tanto, para no dejar duda alguna de que nos separa una distancia inconmensurable

de esos proyectos de la oposición, no íbamos a votar en contra del proyecto oficial. En un principio íbamos a hacer una utilización política de la abstención. Es decir, rescatar el valor simbólico de la abstención, consistente en no apoyar los proyectos de la oposición, pero también plantear nuestras dudas en relación con el proyecto oficial.

Para eso presentamos un dictamen de minoría que contempla dos o tres puntos muy específicos. No voy a leer todo el dictamen, sino a mencionar sus conceptos principales: la formulación de un plan general de negocio; que el organismo que resulte de ello tenga representación federal y contemple la situación de las provincias más dependientes de la navegación aérea —a esto después se va a referir en particular el señor diputado Gorbacz, porque la provincia emblemática en este sentido es la de Tierra del Fuego; se trata de una situación que debe ser contemplada—; y también remarcamos la necesidad de que no se dijera solamente que la Argentina no iba a pagar lo que no corresponda, sino que lo expresara en la norma. Para eso había que establecer de manera precisa que el Estado nacional se iba a ocupar de discriminar los pasivos provenientes de las operaciones habituales de la empresa, como pagar un repuesto, cualquiera de los servicios que implica el mantenimiento o la compra del combustible de los aviones, pero que de ninguna manera se iban a asumir en nombre de la sociedad pasivos fraudulentos o dolosos, resultantes del mal manejo del anterior administrador.

Los argumentos serían los mismos que el Poder Ejecutivo utiliza en las primeras dieciséis páginas del proyecto que envió en julio de este año, donde describe todos los desfalcos cometidos por el actual administrador de la empresa durante su gestión.

Estos motivos son más que suficientes para que el Estado argentino, primero, discrimine pasivos y, segundo, intervenga en todas las causas judiciales, civiles, comerciales y penales vigentes o a iniciarse en el país o en el exterior, a fin de establecer las responsabilidades que correspondan y para que la sociedad argentina no pague lo que no debe.

Si, como acaba de señalar el señor diputado West, estos principios estuviesen contemplados de manera explícita en el proyecto final,

nosotros cambiaríamos nuestra posición de abstención por la de acompañamiento a este proceso, confiando en que la empresa va a tomar un nuevo destino histórico –que nunca debió haber perdido– en manos de un Estado presente, activo y transparente, el que no es otra cosa que la representación política de la sociedad.

Solicito que el resto de mi tiempo lo puedan utilizar los demás firmantes del dictamen.

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

**Sr. Lozano**. – Señora presidenta: ratifico los planteos que acaba de realizar el señor diputado Raimundi.

Desde el comienzo del debate sobre Aerolíneas Argentinas y Austral nosotros nos hemos manejado con una consigna básica, en el sentido de que Aerolíneas –pero no su deuda– debe ser del Estado.

Desde este punto de vista valorábamos el rescate en defensa del papel del Estado en cuanto a un servicio esencial, como es el transporte de pasajeros y de carga por vía aérea. De esta manera se favorecería la industria asociada al turismo y se desarrollaría una palanca de desarrollo industrial y de recuperación de la industria aeronáutica que la Argentina tuvo alguna vez y debería volver a poseer.

Todo esto lo decimos, además, sobre la base de una convicción que surge de la experiencia privatista vivida, que mostró la ausencia de capitales locales para hacerse cargo del negocio. Además, ha habido otra experiencia concreta en cuanto a haber cedido a capitales extranjeros la posibilidad de intervenir en nuestra empresa. El efecto fue su desguace y vaciamiento, pero nunca su recuperación.

Así hemos planteado la discusión. Sostuvimos que lo que había enviado el oficialismo en el marco de lo que se denominaba el acta acuerdo era un verdadero mamarracho, que lesionaba la capacidad de defender los intereses del Estado nacional. Obviamente se trataba de una propuesta consistente con quien venía y viene conduciendo la gestión de este tipo de cuestiones, que es Ricardo Jaime. En este sentido, también sostuvimos que reemplazar a Moreno en la intervención del INDEC es tan imprescindible como sustituir a Jaime en la conducción del proceso vinculado con Aerolíneas Argentinas.

En ambos casos, la recuperación de credibilidad supone remociones en esta dirección.

La verdad es que el trabajo parlamentario permitió, en el debate que tuvimos anteriormente, que en la ley que finalmente fue sancionada no se validara el acta acuerdo. También nos permitió que efectivamente las condiciones de tasación fueran otras y que tuviéramos un solo tasador, que es el Tribunal General de la Nación.

También sostuvimos que era imprescindible intervenir de manera unilateral en nombre de la ley de abastecimiento, discriminar pasivos y que el Estado se incorporara en las causas judiciales existentes, promoviendo además las que hubiera que promover, tanto a nivel nacional como internacional, a fin de deslindar responsabilidades y poner en cabeza del grupo Marsans lo que corresponde, recuperando al mismo tiempo y por esta vía aquellos recursos respecto de los cuales fuera posible hacerlo.

La verdad es que luego de la sanción de esa ley el Poder Ejecutivo se siguió manejando más en línea con los criterios del acta acuerdo que con los que aquí se habían resuelto. Por lo tanto, creo que se perdió tiempo en definiciones que ya podrían haber sido tomadas y no se adoptaron.

Creo que hoy estamos comprometidos con esta discusión referida al tema de la expropiación. Hay una distancia importante entre la propuesta que teníamos originalmente y lo que aparentemente vamos a terminar votando. Muchas de las cuestiones que oportunamente planteamos y formaban parte del dictamen de minoría que habíamos impulsado están siendo incluidas en esta propuesta. Reiteramos que es imprescindible el paso de la discriminación de pasivos para poder efectuar una diferenciación entre la deuda que es el resultado del funcionamiento operativo de la empresa y aquella que es consecuencia del proceso de vaciamiento llevado a cabo por el grupo empresario español.

En mi opinión, estamos en condiciones, en función de lo que parece confirmarse como dictamen final, de garantizar una votación en la que quede claro, desde la perspectiva de este Parlamento, que el objetivo es que Aerolíneas Argentinas sea del Estado y que recuperemos nuestra aerolínea de bandera, defendiendo al mismo tiempo los intereses del Estado nacio-

nal sin hacernos cargo de deudas que no nos corresponden.

Si éste es el criterio que va a seguirse, nosotros vamos a modificar nuestra decisión de abstenernos para acompañar lo que a nuestro juicio, en el supuesto de que se gestione de este modo, es nada más y nada menos que un proceso de rescate sumamente significativo que corona en el plano institucional muchos años de lucha de los trabajadores de Aerolíneas Argentinas, que durante todo este tiempo fueron los únicos que justifican y explican por qué todavía podemos debatir la recuperación de la compañía. Sin ellos y sin su lucha seguramente no contaríamos con nuestra aerolínea de bandera. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

**Sra. Martin.** – Señora presidenta: voy a fundar nuestro dictamen de minoría respecto de este tema. Venimos a este recinto para discutir la continuidad del servicio de aerotransporte a raíz del resultado negativo que ha tenido la vía que mayoritariamente fue apoyada en este Parlamento a través de la sanción de la ley 26.412.

Ahora corresponde discutir la cuestión vinculada con la continuidad o no de la prestación del servicio de aerotransporte. Ello debe hacerse a partir de dos aspectos fundamentales. El primero es el relativo a la necesidad o no de hacerse cargo de la prestación del servicio por parte del Estado, y el otro el referido a la modalidad o el camino que el Estado elegirá si la decisión fuese afirmativa respecto de que hay necesidad pública para hacerlo.

Sobre la primera cuestión nuestro bloque no duda de que estamos hablando verdaderamente de un servicio público. El Estado debe garantizar y asumir el servicio de aerotransporte de pasajeros, de carga y de correo que en la actualidad está a cargo de estas empresas.

En nuestra opinión, es importantísimo que el país esté comunicado. Que esto sea tomado como un servicio público se vincula con la vida de la gente del interior de la Argentina y la salud de sus habitantes –en gran cantidad de casos depende de él–, como asimismo con su integración y elevación.

No cabe duda de que estamos ante la necesidad pública de que el Estado garantice ese servicio, por lo cual nuestro proyecto estable-

ce la necesidad de la expropiación, pero con una diferencia. Nuestra propuesta consiste en expropiar los bienes y los derechos que sean necesarios y convenientes para que el Estado nacional preste este servicio.

Asumimos esta postura desde el marco de la responsabilidad del Estado, que ya hemos explicitado, y del interés nacional y de la gente, a quien no debemos hacer asumir una deuda de privados.

Asimismo creemos que a la valuación de los derechos y los bienes convenientes y necesarios para la explotación del servicio debe aplicarse su correspondiente pago. Lógicamente, si el Estado expropia debe pagar una indemnización –estamos en un Estado que reconoce el derecho de propiedad–, y en ese pago debe considerarse todo aquello que el Estado adelantó en concepto de asistencia financiera hasta el momento, lo cual constituye un crédito a su favor, tal como lo establece la ley 26.412.

Entre los elementos que hasta ahora tenemos en análisis, según el informe del Tribunal de Tasación, la valuación de los bienes físicos de la empresa asciende a aproximadamente 239 millones de dólares y el pasivo a 1.072 millones de la misma moneda.

Asimismo, el Tribunal de Tasación hace una valuación patrimonial negativa de las empresas de 800 millones de dólares, y una valuación negativa por flujo de capitales de 600 millones de dólares.

Pensando en cuál es la modalidad más conveniente para el interés nacional, de nuestro pueblo y de los recursos de nuestro Estado, creemos que es beneficioso caminar sobre un terreno lo más seguro y firme posible. También muestra la realidad internacional que estamos viviendo una crisis en la que todos dicen que no se sabe cuál es el riesgo real, vale decir, no se sabe cuál va a ser la deuda. Algo así pasa en este momento con las empresas en cuestión.

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

**Sra. Martin.** – Por esa razón entendemos que hay certidumbre sobre dos puntos: en primer lugar, los bienes y derechos que deseáramos expropiar y la tasación que podría hacerse de ellos. En segundo término, hay certidumbre

acerca de lo que el Estado nacional anticipó o pagó a Marsans y a sus empresas para que puedan funcionar.

Todo lo demás es un gran saco sin fondo, que considero no debe asumir el Estado nacional y además la continuidad jurídica de la empresa, del sujeto expropiado, debe mantenerse donde está, en los tribunales, para que por los procedimientos correspondientes del ejercicio del derecho de defensa y de las cuestiones probatorias ante los tribunales se pueda poner blanco sobre negro en cuanto a deuda, créditos y gestión.

Otra cuestión es el tema de la transición, las dudas que existen. Evidentemente, no es una cuestión sencilla de resolver porque tiene innumerables dificultades, pero el Estado también en la transición tiene herramientas para poder garantizar la prestación del servicio y obligar jurídicamente a quienes estarían en condiciones de poder prestarla.

Consideramos que la explotación debería estar en manos de una sociedad del Estado, donde tenga participación no sólo el Estado nacional sino también todas las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los trabajadores y los usuarios.

También deben contemplarse los derechos de los trabajadores, el derecho a poder obtener una continuidad laboral en la explotación que deberá realizar el Estado en las mismas condiciones que existen hasta ahora.

Nuestro proyecto contempla además la formación de una comisión investigadora. Creo que la transparencia para con la sociedad es una de las deudas esenciales del Estado de derecho. Deben darse las herramientas al Congreso de la Nación para que investigue todo el proceso habido en nuestro país de las privatizaciones en relación con esta prestación de servicio.

Además, debe analizarse la actuación de los funcionarios encargados del control por parte del Estado de este servicio, en su variedad de órgano de aplicación de las normas de control y además la participación de los funcionarios como directivos de la empresa.

Esto es fundamental porque el Tribunal de Tasación no tiene órganos técnicos capacitados en esta instancia para efectuar una valuación del tipo de la que deberemos encarar con la expropiación que estamos planteando. Deberán

formarse comisiones técnicas al efecto, algo que deberá constituir el Poder Ejecutivo.

Además, dentro del procedimiento expropiatorio está la posibilidad de llegar a un avenimiento, vale decir a un acuerdo sobre el monto, que en este caso no será del precio sino de la indemnización que se pague.

A través de este procedimiento retrocederemos en la intervención de los órganos del Estado nacional, de las autoridades del Estado nacional que participarán directamente en la concertación del precio. Con la ley 26.412 intervenía el Congreso de la Nación. El Congreso de la Nación tendría una participación necesaria al aceptar o no el precio. En este caso no.

En este caso regirá el avenimiento que se concierte con la valuación de órganos técnicos que hay que constituir, y con el acuerdo del Poder Ejecutivo y las empresas que van a ser sujetas a expropiación. El Congreso estará ausente en esto. De manera tal que la comisión investigadora se convierte en algo eminentemente necesario para efectuar un control aunque sea *post facto*, vale decir luego de que se concreten los hechos. En este sentido, yo creo que esto es un paso atrás respecto de lo que establecía la ley 26.412.

Por todas estas razones la comisión investigadora bicameral es imprescindible en un proceso de la naturaleza del que estamos encarando.

Finalmente, quiero formular una conclusión. Creo que con esto estamos poniendo la lápida a un mito de los 90, consistente en que sólo la actividad privada podía garantizar a la gente los servicios con eficiencia. Eso no fue así. Eso dio rienda libre a la voracidad usurpadora de quienes se situaron en una posición de privilegio y tomaron lo que no era de ellos, lo que era de la gente.

A ese mito hoy le estamos poniendo punto final. Queda una asignatura pendiente que es discutir y evaluar cuáles fueron los errores que seguramente cometió el Estado nacional y que permitieron que esas ideas florecieran. Esa discusión es fundamental para no volver a cometer esos viejos errores y para que esta experiencia que se inicia sea fructífera, próspera para las futuras generaciones.

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

que comparte su tiempo con el señor diputado Alejandro Rossi.

**Sr. Ruiz.** – Señora presidenta: como se ha expuesto en este recinto, en virtud de sancionarse la ley 26.412, llegó el momento de llevar adelante una solución que sea madura y definitiva, y que encuentre sustento en aquella decisión firme, loable y valiente de nuestra señora presidenta con el fin de rescatar y preservar no sólo nuestra aerolínea de bandera sino a su vez los miles de puestos de trabajo.

Como yo integro la Comisión de Transportes y ésta no ha emitido dictamen, me voy a referir a algunos puntos específicos.

La declaración de utilidad pública y sujeta a expropiación tiene su fundamento constitucional en el artículo 17, que le reconoce esta facultad al Estado. Además, establece que dicha declaración tiene que obedecer a una causa de utilidad pública declarada por ley, que deberá ser objeto de una eventual indemnización.

La utilidad pública –ya lo ha indicado un prestigioso constitucionalista– es la que produce un provecho a la comunidad, encerrando la idea de conveniencia común, con restricción del dominio privado, para satisfacer el interés público.

Con la sanción de este proyecto nos encontramos ejerciendo una justa defensa de los intereses de todos, es decir, de cada uno de los argentinos, de quienes forman parte de la empresa, de los que se sienten representados y de los que vuelan en ella.

La aerolínea de bandera es nuestro símbolo, por lo que jamás debió haber dejado de ser lo que era: simplemente argentina.

A continuación quiero referirme a determinados desmanejos, estafas y engaños que quienes conducen o condujeron la aerolínea ahora intentan justificar; esto ya ha sido correctamente detallado por el señor miembro informante de la comisión bicameral. Muestra de ello es el valor ficticio y antojadizo que descaradamente pretenden obtener del Estado por una empresa que ellos mismos han vaciado dolosamente, al financiar con capital de Aerolíneas sus empresas de aeronavegación controladas, que en sus sucursales obtenían ganancias mientras Aerolíneas soportaba los pasivos.

Asimismo, quiero remarcar que mientras la empresa estuvo en manos de Marsans eran constantes los retrasos, los incumplimientos y las aeronaves incapacitadas para volar. También se cometieron muchas arbitrariedades con agentes y funcionarios que se desempeñaban en el exterior. Un ejemplo de esto es lo que ocurrió con el jefe de base en Roma, quien fue sancionado por haber cumplido estrictamente con las normas de la aeronavegación, que establecen que cuando un vuelo se cancela hay que pagar una indemnización a los pasajeros. Esta persona cumplió con su deber y fue cesanteada. Me refiero al gerente de Aerolíneas en Roma, el señor Giulio Turrini.

Los titulares de Aerolíneas Argentinas pretenden recibir una compensación por una empresa que recibieron con activos, salud financiera, renombre y reconocimiento mundial, pero que ahora nos devuelven al borde de la desaparición y con una deuda superior a los 2.500 millones de pesos. Esta es una deuda que ahora desconocen, cuando ha sido el Estado el que, con un aporte superior a los 700 millones de pesos, garantizó la continuidad del transporte aerocomercial en el país.

Por otra parte, quiero advertir a los presentes que estas personas trataron de engrosar el concurso con deuda ficticia. Tal es el caso del crédito del banco Banesto, que en realidad se encuentra extinguido, dado que fue subrogado por Iberia. Por eso, el juez del concurso declaró su extinción. Esta maniobra fue descubierta por este juez, lo cual dio lugar al inicio de acciones penales.

Por lo tanto, la deuda de 40 millones de dólares que están reclamando –le pido a los integrantes de la comisión bicameral que tomen debida nota de esto– es totalmente ficticia, dado que se encuentra extinguida.

Por otro lado, en uso de mis facultades como integrante de la Comisión de Transportes, junto con los diputados Basteiro, Argüello e Iturrieta, impulsamos un proyecto de modificación de la ley 19.030, de transporte aerocomercial, que de ser aprobado garantizaría que aquellos otros transportadores de bandera nacional que cubren los servicios del 50 por ciento restante que no llega a cubrir Aerolíneas Argentinas, lo hagan utilizando sus propias aeronaves y tripulantes, evitando de dicha forma la utilización indiscri-

minada por parte de otros transportadores de bandera nacional de las aeronaves y tripulantes de dicha empresa, así como su desgaste excesivo y la posibilidad de generar mayor carga en su pasivo.

Muchos pueden ser los datos de la realidad que se tornan incuestionables a fin de demostrar la imposibilidad de continuar con la empresa en su situación actual, pero verdaderamente muchos más han sido los desmanejos acreditados. En este sentido, podemos mencionar en primer lugar el alquiler de dos aviones MD prácticamente inservibles por 250 mil dólares por mes –cuando su valor en plaza oscila en los 180 mil dólares–, sin los repuestos necesarios, escaleras ni lanzas que posibiliten su uso, y sin cubiertas, lo que los tornaba totalmente inoperables e ineficientes.

La continua suma de nuevos contratos de alquiler en vez de proceder a la reparación de las aeronaves en tierra –las cuales seguían generando cifras siderales en concepto de canon de estacionamiento y aumentaban el desfinanciamiento–, la falta de aportes y la carga de combustible a las controladas generó que Air Plus, Air Comet y Aerolíneas del Sur produjeran en combinación la quiebra de Aerolíneas del Sur cuando Aerolíneas Argentinas dejó de pagar el combustible a esta aerolínea que volaba en el vecino país de Chile.

Hay una cuestión verdaderamente seria que es la derivación de la venta de tiques de Aerolíneas Argentinas en el exterior. Estos tiques se triangulaban con Nueva York con destino Mallorca, que es, como todos sabemos, el destino donde se inició Spanair –eventualmente fue presidente de Aerolíneas el señor Pascual–, a fin de que el dinero jamás pasara por la Argentina, y menos que ingresara en las arcas de Aerolíneas Argentinas.

Entiendo que ha llegado el momento de poner freno definitivo a esta situación caótica que vive nuestra aerolínea. Para ello no existe otra solución más concreta y justa para los intereses de todos los argentinos que su expropiación conforme a derecho, justificando su valor y acreditando sus pasivos, a fin de garantizar su continuidad como aerolínea de bandera.

El Estado ha dado sobradas muestras de su idoneidad desde su intervención. Ha regularizado la suspensión de los vuelos y las demoras

sistemáticas produciendo la reactivación de aeronaves y el cumplimiento en el pago de los salarios. Todo ello se lo debemos al compañero Julio Alak, a quien dedicamos una especial felicitación, pues él fue quien debió llevar adelante la gestión y el gerenciamiento de la empresa en aquel momento.

Por último, deseo realizar una justa reivindicación. Todo lo que dije fue con la razón que impone la normativa, pero esto lo voy a decir con el corazón. Quiero hacer un desagravio a todos los trabajadores, personal y pilotos, de Aerolíneas Argentinas, quienes injustamente fueron sindicados como los responsables de los desaciertos que se producían en la empresa y de una supuesta dificultad para llevarla adelante. Estas acusaciones, totalmente infundadas, eran simplemente un manto doloso con el fin de tapan errores e irregularidades fraudulentas de quienes ahora se hacen los ofendidos y pretenden victimizarse, a costa del bolsillo de todos los argentinos, a través del personal de la empresa Aerolíneas Argentinas.

Todos estos empleados, dependientes y pilotos de Aerolíneas, trabajaron bajo condiciones injustas, inhumanas, sin las horas de descanso necesarias ni las mínimas condiciones técnicas aseguradas. Luego de la intervención estatal pusieron el hombro y trabajaron para que en estos meses pudiera producirse un resurgimiento de Aerolíneas Argentinas con un cumplimiento de la puntualidad de los vuelos superior al 85 por ciento. Son ellos quienes simplemente merecen el reconocimiento por una tarea que es cierto que recién comienza, pero que con el esfuerzo empeñado tiene como resultado inequívoco el resurgimiento de una empresa que por la calidad de su gente jamás debió dejar el lugar que merece.

Este es un breve homenaje que hago de todo corazón porque en esta empresa trabaja un hijo mío, y lo he hecho por respeto y consideración hacia sus compañeros. Por todo lo expuesto creo que esta iniciativa debe votarse favorablemente.

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Rossi** (A. L.). – Señora presidenta: en honor a la brevedad y teniendo en cuenta el debate que dimos sobre la ley 26.412 de rescate por compra, quiero señalar que la mayoría de

los argumentos vinculados con esta temática ya fueron expuestos, y por lo tanto agotados.

Me animaría a decir que desde que el proceso comenzó ha habido importantes consensos entre los miembros de la Cámara y buena parte de la sociedad civil. El primer consenso es que la Argentina necesita un sistema de aerotransporte que la mantenga integrada interiormente y comunicada internacionalmente.

El segundo consenso es que los trabajadores de la compañía son parte de un patrimonio que merece ser rescatado y valorado en cuanto a su capacidad y a la contribución a la paz social.

El tercer consenso importante que hemos logrado se vincula con la idea de que resulta difícil pensar una compañía donde no haya una intervención estatal fuerte y contundente.

Me animaría a decir que, en los últimos treinta años, Aerolíneas Argentinas ha colapsado cada diez años en forma sistemática. Lo hizo previo a la privatización de los noventa; lo hizo en el año 2001, en ocasión de la operación de Iberia, y a mi entender con una correcta gestión del ex presidente de la Rúa, quien logró que el gobierno español se hiciera cargo de esos pasivos y consiguiera un operador; y lo hace ahora, siete años después, cuando el segundo operador privado en diecisiete años vuelve a llevar a la compañía a una situación de quebranto.

Queda claro que resulta bastante difícil pensar una aeronavegación comercial sin que el Estado tenga capacidad de intervención, de todas las maneras en que esto sea posible.

En el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo en su momento para tratar esta cuestión había un artículo que me parece interesante y que quiero rescatar, más allá de que no forma parte de la norma, vinculado con la posibilidad de que el Estado genere convenios con operadores privados para contribuir a la gestión de la compañía.

Más allá de lo emblemático que es el tema para las ilusiones de todos los argentinos y sus diferencias ideológicas, la aeronavegación comercial es un hecho de la economía que se presta sobre la base de la sustentabilidad económica. Es un servicio que se vende y se paga, y que tiene costos. Por lo tanto, cuando se debate este asunto se debe hacerlo teniendo en cuenta ese escenario.

Habrán cuestiones –que por supuesto son importantes para el manejo de todos los negocios públicos y privados– vinculadas con la ética, la moral, si la empresa fue vaciada, la corrupción, los organismos de control, etcétera. Lo que está claro es que la historia indica que la compañía en manos del Estado o privada ha tenido dificultades para ser sustentable y viable en sí misma.

Esta introducción se vincula con lo que me parece es el desacuerdo fundamental: cuál es la vía de intervención económica que el Estado debe tener para garantizar la compañía. Cité los tres puntos sobre los que estamos de acuerdo y creo que debemos discutir centralmente lo que se analizó en la reunión conjunta de comisiones respecto de cuál es la herramienta más idónea para esa intervención estatal, en primer lugar, para la adquisición de la propiedad, y en segundo término, lo que queda pendiente para darle a la empresa sustentabilidad en el tiempo.

En general, hubo dos proyectos. Hubo varias ideas más, pero hay dos proyectos. Voy a plantear una pequeña cuestión respecto de las ideas. Se ha escuchado hablar de quiebra con continuidad y de la posibilidad de que la empresa efectivamente quiebre y se genere una nueva. Todas estas situaciones parecen fácilmente sostenibles o, por lo menos, cómodamente sostenibles desde lo teórico, pero casi diría que son absolutamente impracticables desde el punto de vista fáctico.

Desafiaría a la mayoría de los legisladores aquí presentes a que traigan un solo caso de una empresa quebrada en la Argentina cuyo juez haya decretado su continuidad y que haya tenido una vida posterior a los 365 días o al año y medio. Quienes han trabajado largamente en la experiencia de las empresas recuperadas saben lo que significa una compañía en esas condiciones.

Esta ha sido una propuesta interesante desde el punto de vista del sostenimiento público y realmente muy pobre desde lo práctico. Siempre estoy hablando dentro del marco de considerar la prestación de un servicio público como un hecho de la economía. Alguien paga: los particulares lo hacen a través de las tarifas, y el Estado paga cuando interviene subsidiando.

También se ha escuchado hablar de la posibilidad de que la compañía quiebre y sea sustituida por otra. Hay determinados tipos de servicios

públicos esenciales –esto lo sabrán los colegas que alguna vez han sido intendentes– en los que no se pueden generar valles en la prestación. El servicio tiene que tener una regularidad en su prestación y el valle –la caída– en la calidad de esa prestación genera incertidumbre al que está prestando y al que lo va a hacer en el futuro. Esto es algo muy difícil de recuperar.

Por ejemplo, citaría los problemas que los municipios recurrentemente tienen a la hora de licitar servicios como el de transporte y recolección de residuos.

Me animo a decir casi con certeza que pensar en una hipótesis tendiente a dejar a Aerolíneas Argentinas librada al destino de su quiebra y generar una empresa de aviación nueva nos hubiera llevado un período no inferior a los dos años sin tener garantizada una prestación aerocomercial.

Estas ideas nunca fueron plasmadas en un proyecto –por lo menos yo no las vi– y, en general, hubo importantes consensos en el sentido de que Aerolíneas Argentinas debía tener una continuidad.

El Estado nacional, los miembros de la comisión bicameral y nuestro bloque, agotada la vía de la compra voluntaria por la negativa del propietario actual a vender la empresa, propusimos a la Honorable Cámara su expropiación.

Voy a decir las razones por las que hicimos esta propuesta. Primero, nos pareció que era el paso que legalmente correspondía, ya que ante la falta de voluntad viene un acto de imperio.

Nuestra Constitución garantiza dos derechos fundamentales: la libertad y la propiedad privada. Además, en el caso de que una propiedad privada sea tomada por el Estado por razones de fuerza mayor o de utilidad pública, prevé un sistema de declaración de utilidad y la intervención del Congreso como requisito casi hasta garantista de esa propiedad. Pero centralmente lo hemos hecho debido a un análisis detallado y minucioso de lo que entendemos será lo menos costoso para el conjunto de los argentinos.

A nuestro proyecto se contrapuso una iniciativa de una parte de la oposición que establecía la compra solamente de algunos insumos necesarios para que la empresa pudiera seguir funcionando.

Es de público conocimiento que la expropiación que nosotros estamos planteando tiene un costo de cero pesos porque así ha sido fijado por el Tribunal de Tasaciones de la Nación, que es el organismo que en definitiva va a fijar el valor, pero ya lo ha hecho con anticipación.

En nuestro proyecto nos estamos haciendo cargo del pasivo de la compañía. Una buena parte de dicho pasivo se extinguirá por confusión entre acreedor y deudor cuando la compañía sea parte del Estado. Hay un 30 por ciento adicional de ese pasivo que corresponde a los principales proveedores de aviones para la navegación comercial.

En cualquiera de las hipótesis ésta es una negociación necesaria porque, de lo contrario, corremos el riesgo no sólo de no tener la renovación de los contratos nuevos sino tampoco la posibilidad de acceder a otros. Además, hay otra parte importante del pasivo que tiene que ver con operadores de la gestión comercial que claramente en cualquiera de las hipótesis también tendríamos que enfrentar.

Si nos detenemos a ver cuál es el camino menos costoso para los argentinos y tomamos el proyecto de la minoría –reitero que lo que se paga de acuerdo con nuestro proyecto es cero o un valor simbólico por la aplicación del Código Civil–, lo que nos queda es una compañía en marcha a la que el Estado se encargó en los últimos meses de darle un valor para que esté funcionando razonablemente bien, conforme lo que ha dicho el señor diputado Ruiz.

La compañía en marcha tiene una mejor capacidad de pago de su pasivo en relación con una compañía que no esté funcionando.

Teniendo en cuenta cuál es la composición de los pasivos –reitero que dos son de carácter esencial para la prestación de cualquier tipo de servicio–, entendemos que arribamos a una solución absolutamente razonable para la preservación de los dineros públicos y el interés de los argentinos.

El proyecto de la oposición que habla de la expropiación directa de bienes muebles, inmuebles y de algunos bienes intangibles –la propia ley de expropiación establece que debe depositarse en efectivo el valor de cada uno de esos bienes, antes de proceder a la tenencia– nos llevaría a tener depósitos no menores a una cifra

que oscilaría entre los 750 y 1.000 millones de pesos al contado de la que deberíamos disponer para apropiarnos de los bienes que hoy Aerolíneas Argentinas tiene afectados a sus servicios, tanto los que son de su propiedad como los que no lo son.

En cuanto a esos bienes –como bien decía en la comisión el señor diputado Cigogna–, existen serias dudas sobre si el derecho internacional público o privado nos permitiría expropiar. Independientemente de que hayan sido tan cuidadosos como para que Marsans no nos lleve a una discusión en el CIADI, estaríamos expropiando aviones que responden a empresas radicadas en los Estados Unidos. En este caso existe un tratado de protección de las inversiones comerciales, que es la ley 24.124. Por otra parte, tenemos tratados de protección de las inversiones. Con Francia –ley 24.100–, con Suecia –ley 24.117–, con México –ley 24.972–. Estoy citando algunos de los lugares de residencia de las empresas proveedoras de *leasors*. Todas ellas, en caso de que se les expropian los aviones –dudo de la viabilidad de llegar a esa instancia–, nos podrían llevar a los tribunales del CIADI.

En conclusión, tendríamos un pago de contado estimado entre 750 y 1.000 millones de pesos para tener lo que hoy tenemos. Además, existiría un nivel de conflictividad por lo menos con estos tres países que acabo de citar.

Sin perjuicio de lo expuesto, también existirían otras consecuencias: perderíamos los aportes que el Estado ha hecho tanto en Aerolíneas Argentinas como en Austral durante este tiempo de operaciones, lo que en realidad fue la puesta en valor que no pudo capitalizarse por la negativa de Marsans de permitirlo.

También estaríamos perdiendo los créditos fiscales que hoy tenemos contra Aerolíneas Argentinas y Austral por el 40 por ciento del pasivo declarado. Además, habría una situación de tensión con los propios trabajadores.

Había pensado en dar una exposición minuciosa y detallada, pero no quería...

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). – Redondee, señor diputado, porque su tiempo ha concluido.

**Sr. Rossi** (A. L.). – He concluido, señora presidenta.

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

**Sr. Lanceta**. – Señora presidenta: hay tanto para hablar de este tema y tan poco para escuchar... pero quienes hemos intervenido en la comisión bicameral y en las comisiones a las que fue girado este proyecto no queremos volver a escuchar lo que se dijo, aunque vale la pena recordarlo en el plenario.

Cuando sancionamos la ley 26.412 me tocó hablar del tema en representación de la Unión Cívica Radical. Les decíamos que más tarde o más temprano el tema de Aerolíneas Argentinas iba a volver al recinto, dado que el nudo medular del entonces proyecto de ley tenía que ver con la ratificación del acta de De Vido con Marsans y no con otra cosa.

Como el oficialismo no se podía exponer a otra nueva derrota, porque venía de una dolorosa y reciente de carácter parlamentario...

**Sr. Rossi** (A. O.). – ¡No acá!

**Sr. Lanceta**. – ...prefirió que se votara lo que yo denominé la “ley de la nada”. ¿Por qué “de la nada”? Porque disponíamos el rescate de Aerolíneas, la compra y la fijación del precio, sin preguntarle al dueño si estaba en venta.

¿Era una expropiación encubierta? No lo era. ¿Existía una declaración de utilidad pública para proceder a una expropiación? Tampoco.

Fue la ley de De Vido frustrada que lo único que hizo fue dar participación a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones en el tratamiento de Aerolíneas. Desde ya que esto no fue poco, pero era tarde.

En verdad hemos tenido una buena tarea desde el punto de vista de lo que son las relaciones humanas y la discusión política en comisión.

Hemos fundado en el derecho, en el sentido común y en nuestras más profundas convicciones cada una de nuestras posiciones, pero hemos tenido un puntilloso recato –me refiero a quienes somos diputados y senadores no oficialistas– en no convertirnos en los abogados de Marsans, quienes podrían recurrir a algún escenario judicial nacional o internacional.

Por eso, el señor diputado Bullrich y yo rompimos un dictamen totalmente distinto del de la mayoría: no queríamos convertirnos en fuente interpretativa del derecho y que algún juez del

mundo, basándose en la expresión de un determinado diputado, permitiera que prosperase un determinado reclamo a ser pagado por todo el pueblo argentino. Por eso, hemos marcado la diferencia, que no era sutil ni menor.

Sin embargo, ahora resulta que quien con todo esfuerzo trata de contemplar estas cuestiones, no advierte que el oficialismo tiene los mismos pruritos. Ello es así porque si algunos bienes resultaran expropiados para conformar una nueva empresa que prestase el servicio aerocomercial, incluyendo intangibles como las marcas Aerolíneas Argentinas y Austral, estaríamos arriesgándonos a ser derrotados en todos los escenarios internacionales.

Me parece que no se paga con la misma moneda la responsabilidad de la oposición, ya que existe irresponsabilidad del oficialismo.

El peronismo puso plata en la década del 90 para que esta empresa fuera administrada por Iberia. Cuando cae Iberia, el Estado español, por intermedio de la SEPI, la vende por un dólar y le otorga 758 millones de dólares a Marsans para que se haga cargo no sólo del pasivo, sino también de la recuperación del valor de la empresa.

¿Qué hizo el Estado argentino para controlar la situación, cuando era accionista minoritario? ¿Qué hicieron Jaime, De Vido y la voluntad abrumadora del kirchnerismo para poner en funcionamiento la comisión bicameral, que desde 2002 hasta la fecha nunca se había constituido? ¿Era el mismo desaguisado? ¿Eran los mismos créditos en 2003 que ahora? ¿El quebranto empresario era igual? ¿El pueblo argentino iba a tener que pagar lo mismo?

¿Los resortes, los recursos del Estado y la política eran los mismos que hoy debemos emplear, agobiados por una empresa que se cae y que no supieron controlar o con la que tuvieron negocios en común?

Resulta que la necesidad tiene cara de hereje, por lo que debemos acudir a lo que venga para prestar el servicio. Nosotros estamos convencidos de que ello hay que hacerlo, porque el servicio es de orden público, pero no lo podemos hacer de cualquier manera.

No se debe efectuar bajo un manto de impunidad hacia todos los que robaron al Estado nacional, ya se trate de empresarios o de funcio-

narios de la SEPI hoy procesados en el Juzgado N° 35 de Madrid.

No sé si conocen que se ha solicitado el embargo de las acciones de Aerolíneas Argentinas en dicho juzgado, medida que estaba sujeta al eventual procesamiento de los denunciados, lo que hoy ha ocurrido. Entonces, podría ocurrir que las acciones resulten embargadas antes de que esta iniciativa sea promulgada.

Si ello ocurriera, ¿de qué nos vamos a disfrazar? ¿Cómo vamos a explicar esta decisión al pueblo argentino? No me hablen de que en una ley se debe poner que se debe investigar si hubo delito. ¡Vaya novedad! El investigar atañe a la esencia de la función pública y al cumplimiento de los deberes de los funcionarios a cargo de ella. Hay que fijarse si hubo delitos; si los hubo, los que los cometieron tienen que ir presos. ¿Por qué no lo hicieron hasta ahora? ¿O tendrán miedo de que el primer procesado nuevamente sea Jaime, De Vido o algún otro funcionario? ¿Qué le vamos a hacer creer a la gente? ¿Que no vamos a pagar pasivos ilegítimos? Los vamos a pagar. Vamos a abonar más de mil millones de dólares respecto de los cuales es cierto que el Estado es acreedor en gran parte, pero lo es por inacción. ¿Por qué no hicieron algo para cobrar antes? ¿Por qué no hicieron algo para gestionar el funcionamiento eficaz y eficiente de la empresa? ¿Por qué se durmieron en los laureles?

Sepa el pueblo argentino que va a pagar mil millones de dólares cuando no le corresponde hacerlo y que seguimos teniendo tiempo de encontrar una salida a este problema con menos dinero, con mayor eficiencia y sin dejar de prestar este servicio.

Como buen radical, desde el punto de vista ideológico adscribo al Estado social de derecho. La verdad es que eso implica involucrar al Estado en lo que éste tiene que hacer y no en un discurso vacío. Los administrativistas más eximios del mundo –por lo menos los de Occidente– sostienen que en la actualidad un Estado moderno hace a su soberanía básicamente por la prestación del conjunto irrenunciable de servicios públicos, ya sea a través del propio Estado o de empresas privadas, pero con la presencia inexorable del primero. ¿Qué quiere decir esto? Que yo no me rasgo las vestiduras en el altar de que el servicio debe ser prestado por el Estado,

por un representante del sector privado o por una empresa mixta. Pero no reniego de la presencia activa del Estado en todo aquello que constituye la prestación de servicios públicos.

El peronismo, que supuestamente se caracteriza por ser el abanderado de la presencia del Estado, también se caracteriza por gerenciar un Estado bobo, que no actúa, que es reactivo, que no es propositivo.

Hace algunos días hemos debatido el proyecto de ley por el que se establecía la prórroga de la vigencia de la Ley de Emergencia Económica. Fue todo una vergüenza. El 85 por ciento de los contratos prorrogados no han sido renegociados. Esto significa que mañana se pueden caer 85 aerolíneas más. ¿Y vamos a tener que salir corriendo a pagar pasivos para que la gente no se quede sin agua, sin gas, sin luz y sin otros servicios? ¿Esa es la solución? ¿O es la presencia de un Estado fuerte y activo que sea capaz de anticiparse a los hechos, ir a los negocios, ver cómo funcionan, controlarlos y renegociarlos?

Nosotros creemos que éste es el rol de un Estado moderno, prestacional de un conjunto de servicios. Así se define hoy al Estado. Ya no se aplican aquellos viejos moldes que nos ataban a la circunstancia de que un determinado servicio necesariamente debía ser prestado por una empresa pública o por una privada. Debe haber espacios en que esto tiene que ser así, pero ello no siempre ocurre.

Donde el Estado no puede estar ausente es en el ejercicio del poder de policía. Tampoco debe estarlo en la educación, en la salud pública y en la seguridad, pero en esas tres áreas está ausente. En otras palabras, está ausente en todos lados, pero no para ir a pagar pasivos malhabidos en nombre del pueblo de la República y tampoco para considerar la aberración que próximamente vamos a tratar, con la que vamos a hacer el juego al dinero espurio que está en nuestro país o que anda por el mundo y que también es producto de la corrupción, del narcotráfico y de la evasión impositiva. Vamos a generar impunidad para todos aquellos que estén incurso en la ley penal tributaria. ¿El Estado está allí presente? No.

Este es un Estado que últimamente tiene presencia para beneficiar a terceros cuyos fondos tienen un origen ilegítimo y a costillas del pueblo.

Por lo expuesto, desde la oposición sostenemos, a fin de que conste en el Diario de Sesiones, que el acta suscrita entre Jaime y De Vido es nula de nulidad absoluta. Esto lo he planteado personalmente ante la Justicia. Está en el Juzgado Contencioso Administrativo N° 10.

Queremos que se declare esa nulidad para no tener problemas mayores, no darles la derecha ante ningún escenario internacional y que en lugar de 1.000 millones tengamos que pagar 2.500. Lo hacemos con toda responsabilidad, como lo expresamos oportunamente, y para que quede claro voy a mencionar los artículos 17, 18 y 19 de la ley 19.549, reformada por la 21.686, que en su artículo 9° establece lo que se denomina vías de hecho jurídico. ¿Qué son vías de hecho? Cuando no hay derecho, hay hechos. Además el artículo 23, dedicado al Poder Ejecutivo, prohíbe expresamente las vías de hecho administrativas. Como son evidente y palmariamente nulas –nuestros tribunales así las han declarado–, si el cocontratante sabe de esa nulidad, entiendo que un secretario de Estado no puede vender la plaza de Mayo y tampoco Aerolíneas Argentinas. En tanto conoce la irregularidad no le genera derechos subjetivos.

Por eso, quiero decir al oficialismo que desde la oposición estamos haciendo el aporte para que ningún juez de la República o del exterior pueda pretender fundar derechos o pretensiones que vulneren al pueblo argentino en su conjunto, en el discurso de este diputado ni en el de ningún otro de la oposición.

Nosotros seguiremos trabajando en la comisión bicameral. He visto que han pedido que en 180 días se genere un plan de salvataje de Aerolíneas Argentinas. Aquí nadie habla del día después, que implica dos millones de dólares diarios, es decir, 60 millones de dólares para atrás. Vi que se lo felicitaba a Alak; habrá sido por sus gestiones en la Municipalidad de La Plata, porque la verdad es que su gestión en Aerolíneas Argentinas no amerita felicitación alguna. No hay *management* público, nadie sabe nada del servicio aerocomercial, se guitarrea mucho y se consulta poco a los que saben. No he encontrado ningún escenario para discutir o que nos enseñen –porque no es que uno sepa– qué hay que hacer. Hay que ir a preguntar lo que hay que hacer porque el día después, sea cual fuere el método para rescatar la prestación de este

servicio público aerocomercial en la Argentina, es tan grave como el día anterior.

Esta empresa no quebrará si está en manos del Estado porque éste seguirá poniendo plata, pero como decía el diputado Rossi, en un decenio, cuando entre en crisis otra vez, podrá aparecer algún nuevo presidente a decir: “Vamos a sacarnos este sayo de encima, muchachos, y vamos a poner plata de nuevo.” Y vuelta el Estado bobo a poner plata. Fíjese, señora presidenta, más de 500 millones de dólares cuando el peronismo la privatizó. No pusimos nada cuando la SEPI le dio 758 millones de dólares, y resulta que ahora, que el mecanismo es aparentemente idéntico, la función es al revés. Nosotros tenemos que pagar a los que generaron la deuda.

En la lógica de las relaciones comerciales anteriores el que entregaba la propiedad daba la plata para afrontar los pasivos, y hoy los pasivos los bancamos nosotros. ¿Por qué no gestionamos eso debidamente? ¿Por qué nadie me respondió desde la comisión bicameral, que estuvo parada desde 2002 a 2008? Si ahora en este texto se dice que hay que investigar los pasivos, ¿por qué no se los investigó antes? Un colega nuestro integró en su momento el directorio de Aerolíneas Argentinas. ¿Por qué no hicimos todas las denuncias penales habidas y por haber antes de que nos tiraran el muerto encima?

Ahora resulta que tenemos que decir por medio de una ley que haremos lo que la Constitución dispone: que un funcionario va a cumplir con los deberes de funcionario público. ¡Vaya novedad! ¡Vaya desconfianza! ¡Vaya las falencias que tenemos los hombres públicos en la Argentina para tener que poner en una ley la obligación de un funcionario, cuando ésta emana de la propia Constitución Nacional!

Por eso, sostengo que estamos haciendo todo mal, en perjuicio del pueblo.

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). – Señor diputado: el señor diputado Basteiro le solicita una interrupción, ¿la concede?

**Sr. Lanceta**. – No; cuando finalice, señora presidenta.

Estamos haciendo todo mal en detrimento del pueblo y en beneficio de unos pocos pícaros. Estamos haciendo todo mal y mucho me temo que vamos a seguir haciendo las cosas mal la

semana que viene, si no cambian las conductas. No se puede gobernar así. Acá habrá manos que opriman botones para ganar una elección pero la sociedad no está acompañando decisiones políticas de este gobierno. Los medios no están acompañando. No se gobierna de espaldas sino de frente a la gente y con la frente alta hacia la gente.

Si siguen gestionando así estarán mellando la capacidad de reacción del sistema republicano y democrático. Nosotros colaboramos con las buenas medidas y vamos a seguir haciéndolo, y en particular –como lo dije– vamos a aportar un proyecto de gestión de Aerolíneas, que tuvimos que ir a conseguir porque no somos técnicos ni especialistas, pero tuvimos la responsabilidad, equivocados o acertados, de ir a buscarlo.

Para terminar quiero decir que el oficialismo debe saber que desde la Unión Cívica Radical y desde la mayoría de los bloques opositores vamos a tener la mejor predisposición para colaborar con la gestión, para asumir el compromiso con la gente y para generar política.

Por eso, les reclamamos diálogo y consenso. Sin diálogo no se construye. Es cierto que los consensos implican a veces mayorías sobre minorías, pero no siempre con eso se genera consenso sino mayorías parciales.

Por favor, transmitamos al Poder Ejecutivo que debemos ir a un gran diálogo político en la República para buscar el Norte que precisamente estamos perdiendo y sin quererlo.

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

**Sr. Sánchez**. – Señora presidenta: es muy frustrante para los miembros de este Congreso y de esta Cámara en particular y para nosotros, los miembros de la oposición, tener que ver cuán poco tiempo pasó desde el último tratamiento del tema Aerolíneas en este recinto, para que ese poco tiempo nos haya dado la razón.

En el primer debate, en este mismo recinto, dijimos que teníamos un país sin política aerocomercial y no sólo una empresa con un inmenso riesgo de continuidad en la prestación de su servicio a la que se había defraudado sistemáticamente sin importar cuál era el riesgo o la situación en la que se encontraba.

Asimismo, dijimos que no teníamos un Estado presente abocado a la defensa de los intereses

de los usuarios y de los contribuyentes argentinos, sino que esos funcionarios pertenecientes al Poder Ejecutivo nacional actuaban como socios de los empresarios decididos a beneficiarse de esas defraudaciones, otra vez sin tener en cuenta el daño que se causaba.

Es también bastante frustrante para estos diputados y diputadas saber que la salida planteada por el oficialismo es una manera elegante de hacer zafar de las responsabilidades penales y patrimoniales a funcionarios como el secretario de Transporte y el ministro de Planificación Federal.

Lo que acabo de decir es lo obvio porque ya lo dijimos muchas veces. Entonces, lo que me gustaría hacer en realidad es tratar de explicar la manera en que el Frente para la Victoria expresa sus motivos tratando de justificar este proyecto y otros tantos anteriores, utilizándolos como fachada para beneficiar a quienes dicen en realidad combatir y castigar.

En primer lugar, el oficialismo nos dice que está en debate el rol del Estado, cuando por lo menos hoy deberíamos estar debatiendo eso, es decir, la responsabilidad de los funcionarios del gobierno nacional y su continuidad en el cargo.

Creo que esos funcionarios deberían haber dejado el cargo hace mucho tiempo. No encontramos en ninguna de las posiciones que fijaron la oposición y el oficialismo en la anterior discusión en este recinto, ninguna cuestión que tenga que ver con el rol del Estado en sí. Como bien dijo, y por fin reconoció el señor diputado Alejandro Rossi, ese consenso era mayoritario y general en esta Cámara. No estábamos discutiendo privatizaciones, reducción de personal ni absolutamente nada de eso. En ninguno de los dictámenes anteriores se planteó una salida similar.

Tampoco estábamos debatiendo lo que en realidad deberíamos estar discutiendo, que es el sistema aerocomercial en la Argentina. Lo único que estamos haciendo acá es poner otra vez a este Congreso y al pueblo argentino entre la espada y la pared, es decir, Aerolíneas o el abismo. Siempre la misma historia, nunca una salida alternativa, nunca un debate superador, nunca más allá.

El segundo punto es que el oficialismo se ofrece, bien tardíamente, como tribunal de conducta de los ejecutivos de Marsans, cuando en realidad debería explicar por qué no sancionó los manifiestos y reiterados incumplimientos que la empresa llevó adelante y que derivaron en que el propio Estado nacional impugnara sus balances.

Tampoco nos explica por qué levantó sus propias impugnaciones a esos estados contables ni por qué prorrogó la concesión de rutas aéreas a una empresa que ni siquiera servía como empresa aérea como lo establece la ley de la actividad aerocomercial. En realidad, si el Estado nacional hubiese tomado esas determinaciones mucho antes, a partir de los propios funcionarios del Poder Ejecutivo, esa empresa hoy ya no tendría casi ninguna ruta concesionada por el gobierno, y en realidad sólo Dios sabe lo que valdría una empresa aerocomercial, cualquiera fuera, si no tuviera ninguna ruta para volar. O sea que la discusión hoy sería otra.

En tercer lugar, el oficialismo impugna la que por cierto es una muy condenable acción de Marsans como administradora de Aerolíneas Argentinas, imponiéndole una pena bastante envidiable: el pago por lo que en realidad Marsans ni tiene ni vale. La verdad, un sin sentido absoluto.

Desde este punto se hace transparente la intención del acta acuerdo que firmaron De Vido y Jaime con la empresa.

En cuarto lugar, el oficialismo reniega de la avaricia de los accionistas de Aerolíneas Argentinas por no querer considerar como pagos a cuenta los más de mil millones transferidos a la empresa, aduciendo un montón de justificativos, pero por supuesto sin decir que es el propio Estado nacional el que establece esas mismas transferencias como simples aportes a empresas privadas sin tomar mayores recaudos. No son esos accionistas avaros los que redactan—creo y espero— esos decretos o esas resoluciones.

Como se puede ver, la confusión entre los funcionarios públicos y directivos de Marsans es lo más funcional a que nadie tenga responsabilidades de nada, ni del presente ni del pasado.

Entonces, la presidenta de la Nación nos envía un proyecto, que los diputados del ofi-

cialismo defienden con tanta convicción, para que le podamos pedir en realidad al pueblo argentino, no a los diputados de la oposición, un esfuerzo más para rescatar nuevamente a Aerolíneas Argentinas.

Como ya dije, todo esto constituye un sinsentido absoluto, pero cuando este sinsentido involucra decisiones políticas en torno a los recursos —no sólo económicos— de los argentinos, siempre tiene un costo. Creo que a este costo lo podemos valorar de diferentes maneras.

Del costo económico ya se ha hablado y no me quiero extender demasiado. Se ha hablado de la deuda de Aerolíneas Argentinas y que de prosperar el proyecto del oficialismo nos vamos a tener que hacer cargo como Estado nacional, es decir, como pueblo argentino, de pagar esa defraudación.

Otro costo es la pérdida de credibilidad de una empresa aerocomercial que presta servicios sobre todo en el exterior, que es enorme. Hay que escuchar los comentarios de cualquier pasajero en la cola de embarque de un avión de Aerolíneas Argentinas en cualquier parte del mundo. Nadie quisiera volver a tener que pasar por la situación de embarcar en un avión que sale 4, 5, 6 u 8 horas tarde como regla, no como excepción.

Por otra parte, están las pérdidas de oportunidades para nuestro propio desarrollo interior, el turismo y cualquier otro tipo de negocios. Yo no sé cómo vamos a hacer negocios en turismo y en otra área si no contamos con una red aerocomercial más o menos fiable.

Ya he hablado de los montos que están en juego, sumamente significativos y muy dolorosos, teniendo en cuenta la situación social de nuestro país. Son más de 800 millones, según lo establece el miembro informante de la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizaciones.

Me quiero detener en el tema de las deudas tributarias y previsionales. Es cierto que cuando alguien compra una empresa que le debe dinero, este pasivo se extingue por confusión, pero este no es el resultado en el caso de las cuentas nacionales. Es cierto que estos fondos no se tendrán que desembolsar inmediatamente. Obviamente, Marsans no se los va a pagar al Estado nacional ya que éste pasará a ser el dueño de Aerolíneas

Argentinas. Por ende, la caja recaudadora del Estado tendrá que anotar esos recursos en forma negativa. Pero tarde o temprano la propia caja del Estado nacional deberá aportar esa diferencia, sobre todo lo que tiene que ver con las deudas previsionales.

En cuanto a la cuestión penal, cuando en los discursos del oficialismo se plantea la necesidad de este proyecto, no encuentro intención de descubrir si la empresa en realidad fue vaciada y si, por lo tanto, existen responsabilidades de índole penal. Sólo se hacen algunas menciones livianas. Sería importante sopesar esto en un sentido justo, para que luego podamos tomar nuestra decisión frente al planteo que nos hace el oficialismo.

No dudaría un minuto en decir que hay diputados que conocen la realidad de Aerolíneas Argentinas. Tal es el caso del diputado Basteiro, quien en más de una oportunidad ha señalado que el vaciamiento de Aerolíneas Argentinas es una realidad. En consecuencia, quisiera saber qué va a hacer el gobierno argentino para descubrir esa realidad, o sea, qué énfasis pondrá en los tribunales de la República para descubrir a los responsables del vaciamiento y si hubo complicidad por parte de algunos funcionarios públicos.

Cabe señalar que el control de Aerolíneas Argentinas estaba a cargo del gobierno nacional en su totalidad, a través del secretario Jaime y de los titulares de algunos otros organismos. Entonces, no se entiende que el señor diputado West y otros integrantes del oficialismo digan alegremente que un día encontraron Aerolíneas Argentinas en total estado de abandono.

Nadie se puede olvidar de controlar a una empresa tan importante, que maneja el 80 por ciento del mercado de cabotaje de nuestro país y que presta servicios en la mayor parte de los destinos de la Argentina; no se encuentra un día a una empresa de estas características en total estado de abandono.

Además, me gustaría saber cómo hace el Estado nacional para desconocer que es parte de ella.

Sinceramente, no entiendo la deducción lógica que hacen los miembros del oficialismo para quitarse de encima esa responsabilidad y asignarle a esta situación tan poco tiempo en

sus exposiciones. Necesitamos saber quiénes son los responsables de lo que ocurrió en el pasado para saber qué esfuerzo debemos hacer en el presente a fin de rescatar Aerolíneas Argentinas.

En cuanto a la cuestión ideológica, no entiendo cómo muchos diputados del oficialismo y de algunos bloques aliados al Frente para la Victoria intentan alegremente transferir beneficios a empresarios que han vaciado esta empresa que para nosotros es tan necesaria. Es más, no entiendo cómo pueden tildarse de nacionales y populares cuando los beneficiados encima son empresarios extranjeros.

Aclaro que si esta transferencia fuese indebida no la justificaría por más que se tratara de empresarios nacionales, pero ni siquiera tienen este prurito a la hora de los discursos.

La cuestión moral es muy difícil de cuantificar. Lo cierto es que se hace presente en la forma que más nos duele: la degradación de nuestra condición de ciudadanos. Digo esto porque los ciudadanos de las provincias de Formosa, Chaco, San Juan, Catamarca y La Pampa tienen que soportar ser los convidados de piedra en esta empresa en la que estamos poniendo tanto dinero. Estos argentinos se ven obligados a tomar aviones a las cinco de la mañana sin saber a qué hora llegarán a destino y cuántas escalas tendrá el vuelo. Por supuesto también son muy escasas las frecuencias a esas provincias, que tanto necesitan de este servicio por su ubicación geográfica y por su situación social.

Hay que hablar de soluciones, y es cierto que en la comisión se ha dicho que eran pocas o que carecían de lógica económica o de operatividad. En realidad se barajaron un montón de soluciones. Hemos visto experiencias de países similares y no tan similares. Analizamos cuáles eran las necesidades de nuestro mercado y la decisión de nuestro país respecto de su inserción en el mundo o no.

Hemos visto que Brasil, por ejemplo, con un inmenso mercado, un país inserto en el mundo, tiene varias aerolíneas. Por su parte, Chile, un país pequeño con un mercado acotado pero inserto en el mundo, tiene una aerolínea dominante. Panamá, un país imposible de comparar en su población, extensión y comercio, tiene una aerolínea con cuya agilidad logró unir más países que nuestra propia aerolínea y con mu-

cho menos esfuerzo. Es decir que tenemos que considerar muchas experiencias y decidir lo que queremos. Nada de eso se está haciendo aquí.

No se está debatiendo lo que se debería estar debatiendo: la ley que rige la materia, es decir, si va a ser Aerolíneas Argentinas el único instrumento que va a posibilitar la interconexión de todas las provincias argentinas o si van a ser algunas otras, o si lo va a poder compartir con el capital privado. Nada de eso se está haciendo.

Para no abundar en lo que en realidad deberíamos estar haciendo y no hicimos y el oficialismo se niega a hacer, como no queremos ser responsables del tratamiento de un nuevo rescate dentro de cinco años de esta nueva Aerolíneas Argentinas ahora sí en manos del Estado nacional y sin tener el Poder Ejecutivo de turno a quién echarle la culpa, adelanto que vamos a votar por la negativa el dictamen de mayoría. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidenta** (Bayonzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires, quien dispone de cuatro minutos.

**Sr. Morán.** – Señora presidenta: quisiera plantear rápidamente algunas cuestiones. Por un lado pareciera, casi al mejor estilo menemista, que a veces se plantean estos debates en forma binaria. Antes era “acta de rescate o el abismo”; ahora es “utilidad pública para la expropiación o el abismo”. Este estilo, que fue el de la década del 90, vuelve a ser el estilo del Partido Justicialista en el gobierno actual.

La verdad es que la Coalición Cívica se resiste a analizar esto como si fuese una foto, porque estaríamos cometiendo el error de dejar muchas fotos para atrás, sobre todo dejando parte de ese proceso o de esa película sin analizar.

Debido a que el tiempo es muy escaso quiero mencionar respecto de esa película de las privatizaciones de la década del 90 que no nos caben dudas de que existió corrupción, y que lamentablemente un juez primero dicta el sobreseimiento y ahora, por un impulso de la mano de Dios, llama a indagatoria a Menem y a Cavallo. Lógicamente, sería importantísimo que aquellos que privatizaron e hicieron la reforma del Estado en la década del 90 pagaran con culpa, con cárcel y con sus propios bienes todos los problemas que ocasionaron a la Argentina, pero hay algunos hechos simbólicos en esa

película, porque el segundo protagonista, que ayer fue lo de la privatización y hoy lo es del vaciamiento con la convivencia del Estado, es fundamentalmente Néstor Kirchner.

Voy a mencionar simplemente un hecho. El 21 de junio de 2006 se firma un acta acuerdo. Me parece fundamental pararse allí para analizar algunas cuestiones, porque cuando vino el secretario de Transporte nosotros le hicimos una pregunta, pues esa acta acuerdo sube la participación del Estado del 1,5 al 5 por ciento. El señor diputado Esteban Bullrich, del PRO, le preguntó cuánto había salido ese 3,5 por ciento de acciones, porque eso nos hubiese permitido saber cuánto cotizaba la empresa en ese momento. Cuando repreguntamos, muy suelto de cuerpo dijo: "Nos costó cero pesos". No nos costó cero pesos: fueron cero pesos por arriba de la mesa, pero por debajo de la mesa significó retirar las impugnaciones judiciales de los balances 2002, 2003, 2004, aprobar el balance 2005/2006 y sobre todo generar la deuda que, lamentablemente, hoy vamos a pagar todos los argentinos a través de la última acta de rescate y de esta norma que vamos a aprobar y que asciende a mil millones de dólares.

Cuando hablo de devolución de favores lo hago con todas las letras. Hablo de devolución de favores porque hubo plata de Marsans para la política kirchnerista. El mayor aportante de la campaña de Cristina Fernández de Kirchner y de Julio César Cleto Cobos el año pasado fue Marsans. Esto hay que decirlo con todas las letras: 398 mil pesos aportó Marsans Argentina a la campaña de Cristina Fernández de Kirchner el año pasado.

Menciono esto porque me parece que es muy interesante en estos debates ver la película completa y no las fotos, porque ello nos permite correr la careta a algunos hipócritas. Hipócritas que para justificar un debate en algún momento demonizan determinadas categorías, actores sociales, políticos o económicos.

Se demoniza por un lado a los *pools* de siembra, pero un tiempo antes se sacaban fotos con Grobocopatel en Olivos y promocionaban los *pools* de siembra en Venezuela. Demonizan a las AFJP, pero tuvieron años para controlar sus enormes rentas y no lo hicieron. Demonizan al menemismo y sancionan una ley de emergencia económica para prorrogar la mayoría de las con-

cesiones a los menemistas, actuales empresarios kirchneristas.

En este sentido, hoy demonizan a Marsans, pero le sacan plata para la política y la campaña electoral. Sabemos que les dieron 398 mil pesos. Desde la Coalición Cívica hemos ido a la Justicia para investigar cuánto más le dieron por debajo de la mesa a Ricardo Jaime, De Vido y Kirchner.

Tanta es la hipocresía que el que termina tasando por parte de Aerolíneas Argentinas es el banco Credit Suisse, el mismo banco amigo de Kirchner que cubre y protege los fondos de Santa Cruz en el exterior y que termina financiando a empresarios sin espalda financiera, como Eskenazi, en la compra de YPF. Negocios redondos para el Estado: YPF que da ganancias se la damos a cero peso a un amigo de Kirchner; Aerolíneas Argentinas, que da pérdida, la pagamos todos los argentinos con mil millones de dólares.

Hace tres meses presentamos una propuesta que planteaba que con el 25 por ciento de lo que hoy se está gastando en la expropiación se podría haber generado una empresa estatal que se hiciera cargo del servicio de aeronavegación e inclusive tuviera en cuenta el recurso más importante de Aerolíneas Argentinas: sus empleados; una empresa que con treinta aviones y un costo operativo menor afrontara todos los vuelos de cabotaje, aun los deficitarios.

Nuevamente, venimos a este recinto desde el bloque de la Coalición Cívica a rechazar el proyecto oficial de declarar de utilidad pública las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral Cielos del Sur, porque finalmente termina saldando una historia de vaciamiento de esas empresas con la connivencia del gobierno kirchnerista.

En segundo lugar, venimos a ratificar que no cesaremos en las investigaciones judiciales hasta lograr que quienes son responsables del vaciamiento de estas compañías no puedan salir del país, y que los funcionarios que actuaron en connivencia vayan presos como corresponde en una República donde debe existir la responsabilidad política, penal y económica. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

**Sra. Augsburger.** – Señora presidenta: desde el bloque Socialista vamos a adelantar nuestro voto negativo al dictamen del oficialismo. Vamos a fundar nuestra posición en el dictamen de minoría que presentamos, sobre el que expuso la señora diputada María Elena Martín.

Voy a ratificar algunas de las cuestiones fundamentales contenidas en ese dictamen que me parecen sustanciales para mostrar las diferencias que nos distancian del proyecto presentado por el oficialismo. Dichas diferencias son las mismas que nos distanciaron en el mes de agosto, cuando con este mismo dictamen sostuvimos que el camino para devolver a Aerolíneas Argentinas al Estado era el mecanismo de la expropiación. Por tal como lo planteamos en ese momento y como lo sostenemos ahora, debía ser a través de la declaración de la utilidad pública y sujeta a expropiación en los términos de la ley 21.499.

Nosotros planteamos la expropiación de los bienes muebles e inmuebles, de las instalaciones, las maquinarias, los bienes intangibles, los derechos, marcas y patentes y demás bienes convenientes o necesarios para cumplir con la prestación del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina y la línea de bandera.

También insistimos taxativamente en plantear que esta expropiación no implica para el Estado nacional hacerse cargo directamente o de manera solidaria de las deudas que hubiesen sido contraídas por las personas jurídicas titulares de los bienes sujetos a expropiación.

Por otro lado, desde nuestro punto de vista es fundamental la creación en el ámbito del Congreso de la Nación de una comisión bicameral especial investigadora del proceso iniciado el 18 de julio de 1990 con la privatización de Aerolíneas Argentinas.

Esto, que fue discutido y planteado en el mes de agosto, no fue aceptado por el oficialismo que, en ese momento, propuso un único camino para estatizar Aerolíneas Argentinas. Dicho camino apuntaba a una negociación con la empresa Marsans, pero ellos mismos reconocían en los fundamentos que esa empresa había vaciado Aerolíneas Argentinas durante todos estos años y era imposible ponerse de acuerdo en su valor.

En el mismo momento en que discutíamos estos temas se escuchaban voces del oficialismo y, finalmente, por no lograr ponerse de acuerdo con esta empresa, el único camino que iba a quedar era la expropiación, que es a lo que hoy estamos llegando.

Al mismo tiempo, el oficialismo no aceptó el planteo de muchos bloques de la oposición tendiente a rechazar el acta acuerdo que había firmado el gobierno nacional. En estos días, durante la discusión en comisión, se insistió permanentemente en la invalidez de esa acta acuerdo fundamentándose la validez que dicha acta tendría en un posible juicio internacional.

Finalmente se rechazó la posibilidad de investigar qué ocurrió durante todos estos años en que Aerolíneas Argentinas fue privatizada. Como bien se dijo, el Estado no estuvo ausente sino que tuvo una responsabilidad de contralor y también en la dirección minoritaria. A través de los directores encargados de la gestión de la empresa también se imposibilitó la creación de esta comisión investigadora.

Hoy, el oficialismo vuelve a equivocarse el camino. Así lo creímos en el mes de agosto. Pero no es que se equivoque el camino sino que no hay intención de enfrentar la verdadera discusión que nosotros queremos dar tendiente a poner un punto de inflexión a este saqueo.

En primer lugar, no queremos hacernos cargo de ese pasivo que no contrajimos. En segundo término, queremos saber qué pasó durante todos estos años.

El señor diputado Rossi realizó casi una discusión técnica de qué significa una expropiación como la que ellos están planteando, y de lo que significaría la que nosotros sostenemos. Pero en esa discusión técnica habla de que al Estado no le va a costar nada; que las acciones implican cero pesos, porque así lo estableció el Tribunal de Tasación; también acepta que mediante la recuperación de las acciones el Estado se hará cargo de ese inmenso pasivo.

Lo reconoce diciendo que parte de ese pasivo de algún modo va a desaparecer porque en gran medida el acreedor es el Estado. Es decir que se invisibiliza de algo que el Estado no va a tomar, a pesar de que es una deuda que el Estado necesita recuperar, sobre todo en este momento de crisis.

También reconoce el pasivo del que nos vamos a hacer cargo con este mecanismo de expropiación que plantea el oficialismo, porque en una propuesta de último momento que nos hicieron llegar hablan de que una vez que las acciones sean recuperadas para el Estado, van a investigar cuál es el pasivo producto de acciones no fraudulentas, y cuál merece una instancia judicial, cosa que no se hizo durante todos estos años.

Es cierto que las comisiones investigadoras en este Parlamento han tenido diversos finales. Nosotros mismos hemos cuestionado a muchas porque ni siquiera alcanzaron a constituirse. También es verdad que en la historia de este Parlamento muchas de ellas con su acción han honrado la historia argentina para que el pueblo y todos nosotros pudiéramos conocer qué pasó.

La primera comisión investigadora presidida por Alfredo Palacios y Lisandro de la Torre tuvo que ver con la investigación de los sobrepagos pagados por la construcción de este edificio; otra se conformó después durante la denominada Década Infame, cuando se investigó la compra del Palomar o el negociado de las carnes, que costara la vida de Lisandro de la Torre.

Hubo otras comisiones después. Algunas ni siquiera emitieron dictamen. Ahora estamos pidiendo que se constituya una comisión nueva para investigar los mecanismos utilizados por los exportadores de cereales, fundamentalmente en lo que tiene que ver con las declaraciones juradas y las retenciones.

Creemos que algunas comisiones han permitido hacer denuncias y conocer lo que ha pasado en nuestra historia.

Por eso, en el tratamiento en particular vamos a insistir en que se conforme una comisión bicameral para saber qué ha pasado con este verdadero saqueo que tuvo que ver con la historia de la privatización de Aerolíneas Argentinas.

En algo nos hemos puesto de acuerdo: todos queremos que Aerolíneas Argentinas vuelva a ser del Estado argentino. Todos deseamos que vuelva a ser motivo de orgullo para todos nuestros compatriotas: esa aerolínea que viajaba por el mundo y que mantenía conectados a compatriotas en el exterior y en un país tan extenso como el nuestro. No pensamos que el

fin justifique los medios. No queremos que por cualquier medio Aerolíneas vuelva a ser del Estado.

Insistimos en que estamos en un debate técnico. Lo que discutimos es si existe una verdadera voluntad política para saber qué ocurrió en estos dieciocho años.

Es necesario que las responsabilidades se asuman y que los funcionarios culpables de este vaciamiento vayan a la Justicia. Así podremos realmente iniciar un camino diferente a partir de un punto de inflexión. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital, quien compartirá su tiempo con el señor diputado Obiglio.

**Sr. Bullrich.** – Señora presidenta: lamento que no esté presente en el recinto quien ha sido reelecto recientemente como presidente de la Cámara, porque voy a comenzar el planteo del PRO con una frase que leyó el diputado Fellner cuando asumió como presidente de este órgano. El señor diputado Fellner hizo referencia al diputado Cantón, quien había dicho: “Antes que partidarios, somos diputados, y antes que políticos, somos argentinos”.

Como diputado y argentino, quiero separar dos aspectos que se mezclan. Uno se refiere al servicio aeroportuario y a la industria aerocomercial argentina; el otro está vinculado con Aerolíneas Argentinas, manejada por el grupo Marsans hasta el 17 de julio de este año y luego por el Estado nacional.

Quiero efectuar la separación, porque si se mezclan estos aspectos, ocultamos y confundimos. Nuestro deber como diputados es controlar qué se hace con los dineros públicos y lograr que se respeten los derechos, en este caso de los usuarios de la industria aerocomercial.

Con otros bloques de la oposición propusimos en su momento la creación de un nuevo ente que pudiera proveer a los argentinos del servicio aerocomercial, sin el costo de mantener relaciones con una empresa que el mismo oficialismo reconoce –como lo hizo un diputado que habló durante el tiempo disponible por el Frente para la Victoria– que ha desmanejado la empresa, transfiriendo fondos a otros lugares.

La realidad indica que, desde el 17 de julio a la fecha, los argentinos hemos puesto 1.072

millones de pesos. A su vez, gracias al único decreto de necesidad y urgencia que firmara en la historia la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, se han dispuesto partidas desde el 1° de noviembre hasta el 31 de diciembre por ochocientos millones de pesos adicionales.

Entonces, se trata de 1.900 millones de pesos por cinco meses y medio de gestión, cuando de acuerdo con las declaraciones del secretario de Transporte en una comisión conjunta, el costo para los argentinos iba a ser de cien millones de pesos mensuales, lo que representaría 550 millones de pesos por cinco meses y medio. Sin embargo, nos costará 1.900 millones de pesos.

Se observa que hay un desorden y que se produjeron transferencias que se han ido a otro lado. El grupo Marsans desmanejó y vació la compañía, realizando transferencias interempresarias por 2.100 millones de pesos; me refiero a Aerolíneas Argentinas y Aerolíneas del Sur, ambas del grupo Marsans, todo lo cual no está explicado.

¿Qué está haciendo el señor Alak? Coincido con el señor diputado Lanceta en que no puedo felicitarlo. Le hemos pedido por nota al señor Alak que nos diga en qué está gastando el dinero de los argentinos. ¿En qué se gastaron los 2.100 millones de pesos? ¿Se financió el gasto operativo o se cubrieron deudas? Si ocurrió esto último, ¿ya nos estamos haciendo cargo los argentinos de la deuda de Marsans? Queremos saberlo, como diputados y como argentinos.

Más importante aún, queremos saber dónde está el plan de trabajo. ¿Cuánto costará a los argentinos el plan de trabajo? El señor diputado Agustín Rossi dijo lo siguiente: “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.” El señor diputado Rossi nos pedía a los miembros de la oposición una idea, un numerito, para que por lo menos pudiéramos comparar.

Quiero decir al señor diputado Rossi que lo mismo le pedimos al oficialismo: una idea, un numerito acerca de cuánto le va a costar a los argentinos Aerolíneas Argentinas. (*Aplausos.*)

Esto es lo que pedimos. Y no se lo solicitamos al señor diputado Rossi porque no es su

responsabilidad. Se lo pedimos a la gente que el gobierno puso en la empresa, que está desde hace cuatro meses y medio y que todavía no formuló una sola denuncia penal por ese desmanejo de fondos que denuncia el oficialismo. Tampoco ha elaborado un solo plan de trabajo, o por lo menos no lo ha presentado ante la comisión bicameral, que era el órgano que lo debía recibir, lo que nos hubiera permitido hoy acompañar un proyecto respecto del cual queremos hacerlo, porque no tengan dudas de que nosotros queremos que Aerolíneas Argentinas y los argentinos vuelen, pues entendemos que este país no puede funcionar sin un sistema aerocomercial en serio. Entonces, no le pedimos mucho; simplemente solicitamos un numerito.

**Sr. Rossi (A.O.)** – Cero.

**Sr. Bullrich.** – Queremos aclarar un punto respecto del cual deseo agradecer la cifra que nos han suministrado, que es igual a cero. Lo mismo dijo el señor diputado Alejandro Rossi.

Entonces, nuevamente voy a citar palabras vertidas por el señor diputado Agustín Rossi en la misma sesión. Concretamente el señor diputado dijo: “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”. Estas son palabras pronunciadas por el señor diputado Agustín Rossi en esa misma sesión. La deuda también está en la expropiación. Por eso a los argentinos la expropiación de la empresa nos va a costar 890 millones de dólares.

Por lo tanto, creo que debemos tener un plan porque la falta de éste, la improvisación, nos lleva a tirar manotazos, lo que constituye algo que los argentinos ya hemos vivido. Cuando uno tiene desesperación por obtener fondos toma decisiones que terminan perjudicando a algunos. Al respecto, voy a citar un solo ejemplo.

Durante este año, una parte de esos 1.100 millones de pesos surgieron de una transferencia de 495 millones de pesos de los planes de vivienda que tenía el gobierno nacional. Estos últimos estaban destinados al famoso proyecto que en 2004 presentó el entonces presidente Néstor Kirchner para la construcción de 420

mil viviendas. Al 10 de diciembre del año pasado sólo se habían construido 74.500, lo cual estaba lejos de las 420 mil originalmente proyectadas.

La señora presidenta de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner, construyó durante el corriente año entre 7.500 y 8.000 viviendas. Es decir que faltarían construir aproximadamente trescientas mil viviendas para cumplir el objetivo del plan trazado en 2004.

Sin embargo, ante el apuro de cubrir los huecos que tiene Aerolíneas Argentinas se detraen de los planes de vivienda 495 millones de pesos. Esto es lo que se genera cuando no hay planificación y previsión. Es responsabilidad nuestra que las haya, pero también es responsabilidad del gobierno presentarlas.

No quiero extenderme en mi exposición, ya que voy a compartir el tiempo del que dispongo para hacer uso de la palabra con el señor diputado Obiglio. No obstante, quiero finalizar mi intervención diciendo lo mismo que expresé al comienzo: como señaló el doctor Cantón en su discurso, antes que partidarios somos diputados. En consecuencia, como diputado yo pregunto lo siguiente: ¿Alguien puede sostener realmente que la gestión de la Secretaría de Transporte es exitosa? Como diputado también señalo que los argentinos están apelando al uso de la bicicleta porque es el único medio de transporte que Jaime no vigila. Entonces, no sigamos sosteniendo a funcionarios que no están cumpliendo con su deber y que están costando mucho dinero a los argentinos. Nuestra responsabilidad es cuidar ese dinero.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Eduardo Alfredo Fellner.

**Sr. Bullrich.** — Cuando delegamos superpoderes o facultades extraordinarias y prorrogamos la emergencia económica nos estamos sacando de encima una responsabilidad que tenemos, cuando en realidad no podemos hacerlo, ya que la gente nos ha votado. Como diputado me pregunto: ¿podemos sostener a funcionarios que no están cumpliendo con su tarea?

Por último, reiterando que antes que políticos somos argentinos, quiero decir lo siguiente: ¿cómo argentinos podemos seguir bancando este curro? ¿Podemos seguir bancando este bu-

zón que nos quieren vender? ¿Como argentinos vamos a pagar por tercera vez la ineficiencia de funcionarios y de grupos económicos? ¿Como argentinos, no como políticos, podemos seguir pagando este curro? Desde el PRO, desde este bloque, como diputados y como argentinos, decimos que “no”, terminantemente “no”. (*Aplausos.*)

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

**Sr. Obiglio.** — Muchas gracias, señor presidente, y agradezco al señor diputado Bullrich que me haya cedido unos minutos para hacer uso de la palabra.

Quiero transmitir algunas sensaciones que tengo a fin de año, quizás por todo lo que ha sucedido en su transcurso. Tengo una sensación, que creo que mi bloque comparte, de gran angustia e impotencia por las cosas que están sucediendo en la Argentina.

Mirando hacia atrás recuerdo que durante este año hubo un intento de establecer un 80 por ciento de impuestos a la producción del campo, la prórroga de la emergencia económica, los superpoderes, la estatización de las AFJP y ahora la de Aerolíneas Argentinas, asumiendo una deuda de 900 millones de dólares más el déficit mensual.

Seguramente, esto no le pasa al oficialismo, pero cuando voy por la calle la gente con la que converso me pregunta: “¿Qué está pasando? ¿No pueden frenar esto?” Y lamentablemente la respuesta que debo dar es que no podemos frenarlo porque no hay posibilidad de introducir modificaciones ni de debatir en serio estas cuestiones. Debido a ello la sensación es de impotencia y angustia, que por supuesto se termina cuando uno gana las elecciones. Pero la verdad es que esto es algo que a mí, por lo menos, me hace sentir bastante mal.

Me hacen sentir bastante mal algunas cosas puntuales, como por ejemplo los dos mil millones de pesos que se pondrán desde julio a diciembre para mantener a la empresa. Pienso lo que se podría haber hecho en cada una de las provincias con dos mil millones de pesos, las obras públicas que se podrían haber construido y la cantidad de gente que se podría haber sacado de la pobreza, en lugar de poner plata para mantener una empresa deficitaria.

Además, seguiremos poniendo trescientos millones de pesos por mes, sin saber cuál es la cuenta de gastos ni a qué se destinará exactamente esa suma, como bien lo señalaba el señor diputado Bullrich.

Lo cierto es que ha habido cantidad de opciones para encontrar una solución a esta problemática. Por ejemplo, se ha propuesto la expropiación de los activos de Aerolíneas Argentinas—nada más que doce aviones y una marca—, la creación de una nueva empresa, la transferencia de los empleados. Ha habido numerosas opciones y siempre terminamos eligiendo la peor, del mismo modo que con las AFJP, que teníamos la opción de hacerlas estatales y se eligió la de robarse treinta mil millones de dólares.

La verdad es que no puedo entender por qué se pone como excusa a diez mil empleados para rescatar a Aerolíneas Argentinas, y en el caso de las AFJP se manda a la calle a diez mil empleados de un día para el otro sin resquemor alguno ni sentimiento en contrario. No entiendo, ¿hay diez mil empleados de primera y diez mil de segunda? ¿O son sólo una excusa para hacer lo que se quiere?

Tuve un profesor de Economía que me decía que debía imaginar al mundo como un tablero de luces. Donde se prenden luces verdes hay confianza—Estado de derecho— respeto a los contratos, y allí es donde la gente va a buscar invertir. Donde hay luces rojas es donde pasa todo lo contrario: se incumplen los contratos, se expropián los fondos, se establecen impuestos del 80 por ciento, el Congreso pierde sus facultades y las delega en el Poder Ejecutivo. Observo que en la Argentina hay cada vez más luces rojas y van desapareciendo las verdes. Espero que en poco tiempo se produzca un cambio importante y tengamos cada vez más luces verdes. (*Aplausos.*)

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

La Presidencia aclara que comparte su tiempo con los señores diputados Lusquiños y Albrisi.

**Sr. Lusquiños.**— Pido la palabra.

**Sr. Presidente** (Fellner).— Para una aclaración, tiene la palabra el señor diputado por San Luis.

**Sr. Lusquiños.**— Señor presidente: soy titular del bloque y comparto el tiempo con el señor diputado Albrisi.

**Sr. Presidente** (Fellner).— Continúa en el uso de la palabra la señora diputada por Salta.

**Sra. Daher.**— Señor presidente: hablo en nombre del bloque Unión Peronista. En principio, ha pasado no mucho tiempo desde que se publicó en el Boletín Oficial el día 22 de septiembre la ley 26.412, que fija el procedimiento, las condiciones previas y necesarias para que el Estado rescate las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral y sus empresas controladas.

Creo que en esa sesión la mayoría coincidimos en la necesidad de continuar con el servicio de transporte aerocomercial por parte de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral y elaboramos un texto que fijaba el procedimiento.

La autorización de compra del paquete accionario se fundamentaba en la necesidad de garantizar el servicio de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga. Esta modalidad de rescate, de salvataje empresario que habíamos utilizado, no constituye una reestatización, porque ambas empresas seguirían siendo sociedades anónimas regladas bajo el régimen de la ley 19.550, con la particularidad de que el Estado se iba a convertir en el accionista mayoritario, comprando el 90 por ciento, mientras que el otro 10 por ciento pasaría a poder de los empleados bajo el régimen de propiedad participada.

La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones debía controlar la compra de Aerolíneas Argentinas y Austral tal como estaba fijado en el artículo 2° de la ley. Dicha comisión tenía como objeto vigilar las valuaciones que contemplan la real situación patrimonial de las empresas y ajustarse a criterios técnicos acordados al tipo de actividad que desempeñan.

Se está viendo en este proyecto de ley cómo cambia el eje de discusión y recomienda la expropiación. Son temas que habíamos discutido mucho en las comisiones. Discutimos sobre la expropiación, la quiebra y optamos por una figura diferente, tratando de que hubiera una negociación entre la empresa y el Estado.

Pero con esta ley la comisión se asigna un nuevo rol. Su objetivo en realidad era verificar precisamente los pasos de una compra cerrada de mutuo acuerdo, pero terminó erigiéndose en quien recomienda una vía de acción totalmente distinta, como es una expropiación en la que también se discute una compra de manera unilateral.

De tal modo que la primera afirmación que corresponde hacer es que se debe cumplir estrictamente lo que manda la ley 26.412, que es el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral mediante la compra de acciones.

Dentro de la ley 26.412 se establece en su artículo 3º que el precio establecido deberá someterse a la aprobación del Honorable Congreso de la Nación, determinado por el Tribunal de Tasaciones.

Se dice precisamente que el Congreso de la Nación tiene que autorizar, lo que implica que el convenio de partes, es decir, entre el Poder Ejecutivo y los actuales accionistas, tenga la correspondiente autorización parlamentaria.

Pero antes de que nosotros, en esta Cámara, aprobemos el dictamen de la comisión bicameral, estamos tratando un proyecto de diputados que toman la recomendación de esta comisión.

En esta recomendación que emite la bicameral hay algo muy interesante. Se estableció que el valor que el Estado deberá pagar por las acciones de la empresa Aerolíneas Argentinas y Austral es cero pesos, lo cual no se establece en este proyecto de ley. Se podría establecer un peso, pero no está en la iniciativa.

El artículo 14 de la ley 23.696 dice que la comisión bicameral sólo puede realizar propuestas y recomendaciones. Según la doctrina los dictámenes de la comisión bicameral no poseen naturaleza o carácter vinculante, pues ello desnaturalizaría el principio de división de poderes al asumir el órgano legislativo funciones propias del Poder Ejecutivo nacional.

En suma, ello desbordaría los límites de la función de información y contralor que se le asigna a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones.

En el año 99, con la aprobación del expediente 1.984-D.-99, del diputado Adaime, se establece que los diputados integrantes de la

comisión bicameral deberán someter al plenario del cuerpo los dictámenes que se elaboren en el seno de la misma. El segundo punto dice que los dictámenes de la comisión a la cual se refiere la presente resolución, así como también todo otro instrumento de cualquier índole que emita, no podrá ser suscripto por los señores diputados nacionales integrantes de la misma sin la previa aprobación del plenario de la Cámara, lo cual no sucedió con el tema que nos ocupa.

Ello implica que los miembros de la comisión creada por dicha norma son representantes del cuerpo en la misma, pero en modo alguno reemplazan al plenario ni asumen su potestad, tal como ocurre en cualquier comisión, sea unicameral o bicameral o de cualquier otra índole.

Es interesante analizar algunas opiniones efectuadas por funcionarios, las cuales comparto plenamente. El ministro de Planificación dijo con respecto a Aerolíneas, que no contemplaba una nueva valuación ni la expropiación.

El 31 de octubre de 2008, el ministro de Planificación también afirmó que el gobierno no contempla una tercera valuación de los activos ni su confiscación, precisamente porque la ley 26.412 no la establecía. El ministro dijo: “Seguimos conversando con el grupo Marsans en base a lo que dice la ley”. Y después vuelve a decir: “Somos esclavos de la ley”.

Resulta evidente que con el ministro compartimos la misma idea que el 21 de agosto votó este Congreso, que es el rescate de las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral, pero también compartimos algunas acciones que se hicieron a través de la Secretaría de Transporte.

Una de ellas es el pedido ante el juez de la capitalización de aportes que hicieron Aerolíneas Argentinas y Austral, que son casi mil cien millones.

Por eso, creo que esta Cámara debe ser respetuosa de lo que dice la ley 26.412. Quiero rescatar lo que fundamentamos para la ley 26.412 en el sentido de por qué Aerolíneas Argentinas y Austral debían pasar al Estado, por qué debíamos tratar de mantenerlas en funcionamiento, y por qué nuestras provincias necesitan seguir teniendo los treinta y tres destinos operativos, principalmente en los que sólo operan Aerolíneas Argentinas y Austral.

Seguimos sosteniendo que la única vía para recuperar nuestra línea aérea de bandera es el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral a través de la compra de las acciones, tal como lo establece el artículo 1° de la ley 26.412, ya que si optamos por la expropiación de ambas compañías –esto no está contemplado en la ley 21.499– deberemos afrontar ciertas consecuencias en materia de inseguridad jurídica y falta de inversiones.

Por otro lado, según me pude enterar, se harían algunas correcciones al proyecto en tratamiento. Por ejemplo, se retirarían de la expropiación las acciones que corresponden al Estado nacional, porque si no habría una clara contradicción entre lo que se entiende por rescate y por expropiación. Pero como buenos justicialistas también tendríamos que respetar las enseñanzas que nos impartiera el tres veces presidente de la Nación Argentina Juan Domingo Perón, cuando dijo “dentro de la ley todo, fuera de la ley nada”. Aplicando este principio tendríamos que respetar la división de poderes, procurando que todos ejerzan la defensa de sus intereses. Por cierto que el pueblo y el gobierno argentino esperan que nosotros respetemos la ley.

Considero que antes de tomar una decisión sobre la expropiación o cualquier otra alternativa, debemos aprobar el informe de la comisión bicameral. Luego, el Ejecutivo tendría que decidir cuál es la mejor forma de recuperar Aerolíneas Argentinas y Austral.

Por todo lo expuesto adelanto el voto negativo de los integrantes del bloque Unión Peronista.

**Sr. Presidente** (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por San Luis.

**Sr. Lusquiños.** – Señor presidente: como comparto el tiempo con el señor diputado Albrisi, con su autorización le cederé la palabra para que exponga en primer término.

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

**Sr. Albrisi.** – Señor presidente: para referirme al tema de Aerolíneas Argentinas y Cielos del Sur voy a retrotraerme al mes de julio, cuando el secretario de Transporte, Jaime y el ministro De Vido suscribieron en dos instancias de distinta jerarquía el acta por la que se acordó

el rescate de Aerolíneas Argentinas por compra de sus acciones.

Esa acta también fue suscrita formalmente por la señora presidenta al presentar en el Salón Blanco el mismo esquema. Recordamos que en ese acto hizo uso de la palabra el ministro De Vido y luego la señora presidenta se refirió al acuerdo al cual se había arribado para la compra de las acciones.

Posteriormente, ingresó a esta Cámara un proyecto de ley contenido en el expediente 18–P.E.–08, remitido mediante el mensaje 1.201, en el que la señora presidenta nos explicaba la necesidad de ratificar el acta acuerdo para luego avanzar en el rescate de Aerolíneas Argentinas y Cielos del Sur a través de la compra de sus respectivas acciones. Todo esto en el marco del acta que habían suscrito Interinvest –dueña de Aerolíneas– y el ministro de Planificación Federal.

La ratificación del acta no prosperó en el Congreso, pero tampoco se rechazó. Esta situación despertó mi interés, porque no resultaba poca cosa ponerle algún límite al ministro De Vido y al secretario Jaime.

Así, se sancionó la ley 26.412 y paralelamente se inició el trabajo de la comisión bicameral –como bien lo indicó el miembro informante–, que preguntó, escuchó, y en agosto –la ley 26.412 se aprobó en septiembre– sancionamos la ley de presupuesto, cuyo artículo 26 extendía la capacidad negociadora del Estado argentino por un año más. Esto quiere decir que se autorizaba al jefe de Gabinete a hacer transferencias para sostener el servicio aerocomercial de Aerolíneas Argentinas y Cielos del Sur no sólo hasta el 31 de diciembre de 2008 sino hasta el 31 de diciembre de 2009 o hasta el rescate por compra de acciones. Esto es lo que establece expresamente el artículo 26 de la ley 26.422, que es la de presupuesto.

En definitiva, el Congreso, por iniciativa del Poder Ejecutivo –que verdaderamente la tiene en cuestiones organizacionales, de gestión y de administración– le concedió dos leyes amplísimas a los efectos de la recuperación de Aerolíneas Argentinas y Cielos del Sur por rescate de las acciones.

Hoy, estamos tratando aquí una ley que también es del Congreso de la Nación y que es

propiciada por la comisión bicameral. Se trata de una ley de expropiación de las acciones o de declaración de utilidad pública con la posibilidad clara de disponerse luego de ella la expropiación.

Esta ley es del Congreso, no del Poder Ejecutivo. El Poder Ejecutivo pidió dos leyes y se las dimos. Esta es una ley que nace acá, en el Congreso, que —que yo sepa— no tiene información ni medios ni estructura ni capacidad organizacional ni línea orgánica en el funcionariado para conocer cómo es este manejo de Aerolíneas Argentinas y Cielos del Sur a través de una línea que podríamos identificar como del gerente general, Julio Alak; el secretario de Transporte, Ricardo Jaime; el ministro de Planificación Federal, Julio De Vido, y la señora presidenta, Cristina Fernández de Kirchner.

Esta línea de conducción es la que está llevando adelante el proceso con dos leyes y un artículo de la ley de presupuesto que le dimos.

Y ahora el Congreso, sin explicar por qué, dando una especie de marcha atrás, sin mucha seguridad en el caminar, propicia una ley de expropiación sin que haya —por lo menos en el conocimiento de este plenario o de la comisión que informé— una sola noticia de aquellos encargados de realizar el rescate por compra de acciones.

¿Qué es el Congreso entonces? ¿El Congreso da dos leyes en un sentido y da marcha atrás en otro sentido? ¿El Congreso se erige en esta última oportunidad con la capacidad de suplantar al Poder Ejecutivo a los efectos de llevar esto adelante?

He leído el dictamen original y el corregido y no hay una sola expresión del Poder Ejecutivo en el marco de la intención, de la idea o de la iniciativa de expropiar. O sea que salvo que haya habido un alegato de oído a la comisión por parte del Poder Ejecutivo, este Congreso está sancionando una ley que, en definitiva, no ha dejado ni que maduren las dos leyes anteriores que hemos entregado al Poder Ejecutivo.

¿Sabe cómo veo esto, señor presidente? Lo veo como que el Congreso se hace cargo de las duras y el Poder Ejecutivo disfruta de las maduras. Lo veo de esta forma. No lo veo interesante para este Congreso. Este Congreso sancionó una buena ley: estableció una ampliación generosa

y hoy no sé por qué nosotros nos estamos erigiendo en gestores de Aerolíneas Argentinas y Cielos del Sur propiciando una ley que da marcha atrás sobre las otras dos leyes sin que haya una sola presencia, explicación razonable o idea transmitida formalmente a este Congreso de la Nación.

Mi modesta opinión que quiero transmitir es la siguiente: cuando trabajo y mi bloque discute llevar adelante alguna iniciativa, aunque existan opiniones encontradas, decidimos hacerla propia, obligándonos a ser dignos representantes del Congreso de la Nación.

En esta oportunidad está sucediendo un fenómeno que sinceramente no logro entender, excepto que el Congreso de la Nación esté suplantando al Poder Ejecutivo en situaciones más pesadas.

**Sr. Presidente** (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por San Luis.

**Sr. Lusquiños**. — Señor presidente: el Orden del Día N° 1.342 que estamos considerando surge de un proyecto presentado por los señores diputados Rossi (A.O.), Rossi (A.L.), Vaca Narvaja, Basteiro, Fadel, West y Prieto.

La primera consideración respecto de esta iniciativa, como ya lo planteó el señor diputado Albrisi, es que me hace recordar a aquella norma que votamos para el caso Botnia, autorizando la concurrencia al Tribunal de La Haya. En ese momento desde una sobreactuación del Congreso instruimos o recomendamos al Poder Ejecutivo, cuando decidió ir a La Haya para solucionar el problema de Botnia, que no lo hiciera porque le iba a hacer pasar un papelón, porque estaba mal, porque íbamos a perder la presentación y porque sentaríamos un precedente en contra de la Argentina ya que estaba enmarcado dentro de la teoría de los actos propios. Obviamente sucedió tal y como lo habíamos dicho en cada uno de los pasos.

Con este tema también hay una sobreactuación por parte de este Parlamento, que graficaba el señor diputado Albrisi al decir que el Congreso camina para atrás, se olvidó agregar, con ojotas.

Seguramente sobre sus bancas deben tener fotocopia de una observación —porque según la Dirección de Comisiones no hubo tiempo de imprimirla—, en la cual planteamos otra solu-

ción. Entendemos que hay que evaluar la opción más conveniente para el Estado nacional con el objeto de solucionar en forma definitiva y cierta una situación irregular de pugna de intereses.

En este orden de ideas, antes de la sanción de la ley 26.412 –ocurrida el 21 de agosto de 2008–, por la cual se disponía el rescate de Aerolíneas Argentinas por compra de acciones, el Estado nacional contaba con la herramienta de avanzar en la quiebra, única forma de transparentar lo que ocurrió y garantizar la continuidad de la prestación del servicio por parte de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, ya que estaba absolutamente configurada la cesación de pagos por parte de la empresa.

Dicha cesación de pagos no sólo fue expuesta en el mensaje enviado por el Poder Ejecutivo a esta Honorable Cámara sino que también explicitada por el señor Julio Alak, en su calidad de director por parte del Estado y gerente general de la empresa Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima cuando vino a este Congreso a presentar dicho proyecto de ley.

El Estado nacional se encuentra legitimado para solicitar la declaración de quiebra, ya que tiene un pasivo de la Fuerza Aérea Argentina, que es titular de un crédito concursal por 13.986.000 dólares, y un pasivo post concursal de 48.600.000 dólares en concepto de tasas, contribuciones patronales, protección radioeléctrica, aportes, ingresos brutos para las administraciones provinciales, etcétera.

Además, el Estado nacional desde el mes de julio a la fecha ha realizado importantes transferencias de fondos. La Auditoría General de la Nación, que ha cuantificado y auditado dichas transferencias, al 10 de noviembre de este año las fija en 733 millones de pesos. De esta manera, está asegurada la continuidad del servicio.

La conveniencia para el Estado nacional de la declaración de quiebra no solamente tiene razones jurídicas sino también políticas. Esto nos va a permitir investigar y determinar de una manera absolutamente transparente el pasivo, porque los acreedores van a tener que concurrir al juez. De esta manera, el magistrado judicial va a ser quien determine el monto del pasivo.

El procedimiento que proponemos permite investigar también la conducta de terceros y de

representantes en la facilitación y en el agravamiento de la insolvencia de la empresa, porque hay que establecer las responsabilidades que pudieran corresponder en el marco de la ley 24.522, de quiebras.

Creemos que este procedimiento es el que ofrece mayor seguridad jurídica y mejores garantías sustanciales y procesales tanto para el Estado argentino como para la propia Interinvest S.A. En definitiva, entendemos que los intereses de la sociedad están en riesgo. Estamos tratando de proponer un cuidado extremo y la preservación absoluta de la seguridad jurídica y económica.

Como decía la diputada Daher, parafraseando al general Perón: “Dentro de la ley, todo; fuera de la ley, nada.”

En relación con los autos “Aerolíneas Argentinas S.A. s/concurso preventivo”, expediente 8.288/01, proponemos comunicar al Juzgado Nacional en lo Comercial N° 15 con asiento en la Capital Federal la frustración de la compraventa de acciones societarias de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas y de sus empresas controladas en los términos de la ley 26.412. Por lo tanto, corresponde continuar con el proceso falencial y eventualmente proceder a la quiebra con continuidad de la explotación de la empresa Aerolíneas Argentinas regulada en el título III, capítulo IV, sección II de la ley 24.522. Esto lo estamos proponiendo en un marco de absoluto respeto a la división de poderes que debe ser preservada.

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

**Sra. Ibarra**. – Señor presidente: quiero explicar la posición de nuestro bloque en relación con el tema de Aerolíneas Argentinas.

Voy a hacer un análisis comparativo de las situaciones que se pueden dar entre las distintas propuestas que se están evaluando para resolver el problema de Aerolíneas.

Quiero plantear de movida que existe consenso en el sentido de que se trata de un servicio público esencial y que, además de los servicios internacionales –que no son menores–, tenemos garantizado por Aerolíneas Argentinas aproximadamente el 70 por ciento de los vuelos de cabotaje. Por lo tanto, se vuelve realmente inviable carecer de los vuelos de una empresa

de bandera que pueda garantizar los servicios de cabotaje en nuestro país.

Fracasada la compra por rescate, tal como se había expresado, existen dos opciones en principio. La de la quiebra no la evaluó como posible a los fines de garantizar el sistema de permanencia de vuelos de cabotaje, y luego, en todo caso, voy a referirme a ella.

Pero sí quiero plantear que básicamente tenemos dos opciones que están plasmadas en dos proyectos para garantizar la existencia de Aerolíneas Argentinas. Uno tiene que ver con la expropiación de las acciones —es el proyecto de la mayoría que va a acompañar nuestro bloque—, y el otro tiene relación con la expropiación sólo de activos. Entiendo que seguramente se va a generar una nueva empresa o persona jurídica. Eso no está expresado en el proyecto que presenta una parte de la oposición. Esto supondría una nueva estructura jurídica para comenzar a garantizar el servicio de transporte.

Además de las discusiones teóricas, me gustaría efectuar un comparativo real en cuanto a qué encontramos en activos y pasivos, en gastos y en deudas, tanto en una como en otra, de las posibilidades que hoy se plantean como caminos a recorrer.

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

**Sra. Ibarra.** — El primer planteo consiste en entender que hoy tenemos una valuación hecha por el Tribunal de Tasaciones, que le da valor negativo a la compañía como tal. Los activos en sí mismos no tienen valor negativo. Si nosotros tomamos sueltos activo por activo, los activos valen y se pagan. El primer punto consiste en marcar una diferencia en una compañía que como tal tiene un valor negativo con activos que se pagan. Si hoy nosotros queremos plantear la expropiación de los activos —como dice una parte del proyecto de la oposición: bienes muebles, inmuebles y bienes intangibles que sean necesarios para garantizar el servicio— tenemos que entender que cuanto menos se debe pensar en un servicio que hoy ni siquiera consideramos bueno, pero sí necesario para garantizar los vuelos de Aerolíneas.

En esa situación hoy tendríamos que estar determinando la expropiación de veintidós

inmuebles en la Argentina, que representan 124 millones de pesos; diez inmuebles en el exterior —con las dificultades que tienen las expropiaciones en el exterior; deberíamos poder ver si jurídicamente es posible hacerlo, además de los problemas de los *hold outs*— por un valor de 30 millones. En bienes muebles y software, hay 23 millones. Hay otros bienes muebles: repuestos, herramientas, motores y equipos, que por lo menos los consideramos necesarios para el funcionamiento de la empresa, por 399 millones.

O sea que de movida, sin considerar el valor de los aviones, estamos arrancando con el proyecto de la oposición pagando más de 700 millones de pesos. Debemos sacarlos del presupuesto y destinarlos al pago.

Debemos ir al problema de los aviones, que en definitiva es el importante para garantizar los vuelos. Aerolíneas Argentinas tiene funcionando siete aeronaves, de las cuales algunas tienen dificultades. Para el funcionamiento de Aerolíneas hubo sesenta y dos aeronaves contratadas por *leasing*. Unas compradas en parte y otras con mucha deuda.

Tenemos la posibilidad de ir a expropiar esos aviones, que en definitiva sirven para volar. Si no los tenemos ni siquiera podemos cubrir el 15 por ciento de los actuales vuelos de Aerolíneas. Entiendo que si queremos garantizar un servicio esencial, deberíamos pensar en la lógica que ha planteado la oposición e ir a expropiarlos. Pero en este caso vamos a tener varios problemas.

En primer lugar, que son de terceros, es decir, de los *leasors*. En principio, esto significa expropiar a quince empresas extranjeras, a pesar de los problemas que tenemos en cuanto a la protección derivada de los tratados internacionales en materia de inversiones extranjeras. O sea que tendríamos los problemas derivados de los tratados internacionales y de los *hold outs*. Además, perderíamos lo que ya pagó Aerolíneas en concepto de *leasing*. En algunos casos pagó el 20, en otros el 30 y el 50 por ciento.

Como eso está pagado a un tercero, porque Aerolíneas no es dueña, se perdería en forma completa. Iríamos a pagar el ciento por ciento o a pagar una nueva empresa comprando aviones. El monto más alto implicaría 900 millones de pesos, lo que se requeriría para empezar y garantizar una flota mínima, a los cuales se su-

marían los mil millones de pesos que mencioné anteriormente.

Es cierto, como se dijo aquí, que Aerolíneas Argentinas le debe mucha plata al Estado argentino. Analizando el pasivo de Aerolíneas, observamos deudas con el Estado nacional, con los Estados provinciales y con empresas con participación estatal por 212 millones de pesos.

Es verdad que si expropiamos acciones, seguramente no nos cobraremos a nosotros mismos. Se extinguen por confusión, pues el acreedor y el deudor coinciden en la misma persona, pero también es cierto que lo que salió como prestación no volvería contablemente.

Pero quiero señalar que en alguna propuesta de la oposición eso tampoco volvería. No es verdad que el Fisco argentino lo cobraría. Si se expropien los activos, además habría que hacerse cargo de la deuda con terceros, que incluye pasivos por la reparación de motores, con petroleras y con sistemas de reservas por encima de 80 millones de pesos. ¿Alguien piensa que eso se puede dejar de pagar?

En función del poder del Estado, ¿se podría aprobar una ley de expropiación de activos que signifique quitar a los acreedores la garantía representada por el patrimonio? Si por una ley vaciáramos una empresa y le quitáramos lo que vale plata, dejándole sólo las deudas, cada acreedor de Aerolíneas Argentinas iniciaría juicio al Estado nacional que, mediante un acto soberano, habría vaciado una empresa, quitándole ilegítimamente lo que vale plata y dejando a los acreedores nada para cobrar.

Esta actitud sería concretada por cualquier acreedor. Los acreedores harían el siguiente razonamiento: “Yo tenía como garantía de mi crédito los inmuebles de Aerolíneas Argentinas. Si usted los expropia, ¿de dónde me cobro? Entonces, le tendré que hacer juicio a usted”.

Básicamente, no es verdad que no se les pagaría a los acreedores. Además, se encuentran los gastos causídicos, que en estos casos suelen ser multimillonarios, incluidos los honorarios.

Estamos ante una situación compleja. No es verdad que por un camino u otro, esto sea fácil o barato. Tenemos un “problemón” con Aerolíneas.

Coincido con mucho de lo que se ha dicho aquí. Sin duda ha faltado control y hubo una mala gestión de funcionarios. Bienvenido que se los investigue y se deslinden responsabilidades. Sería muy buena la actitud del Congreso si así lo exigiera, pero no podemos hacer discursos fáciles que digan que esto se resuelve expropiando activos, que además se deben pagar.

Votaré con la tranquilidad y la convicción de que estamos buscando un camino que seguramente traerá dificultades, pero que nos dejará una aerolínea en operaciones, que garantiza los servicios a brindar. Además, a partir de un flujo de caja proyectado se podrán controlar los activos y pasivos.

En un esquema que plantea un sector de la oposición, también se pierde lo que ya puso el Estado para pagar sueldos, reparaciones y combustibles; serían 700 millones de pesos.

La propuesta que ha formulado la oposición es mala operativamente y más cara. Además, la creación de una nueva empresa ni siquiera puede garantizar a los argentinos la prestación del servicio de vuelos de cabotaje.

Quiero referirme al articulado del proyecto. Con acuerdo del presidente de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, pedimos y logramos que se elimine un inciso del artículo 3º, donde había una autorización para realizar operaciones de crédito, incluidos los otorgamientos de avales para la adquisición de bienes destinados a la explotación aerocomercial. Ha sido bueno eliminar este inciso, que permitía efectuar un endeudamiento con el aval del Estado nacional. Seguramente se proponía que eso era para la adquisición de aviones, pero lo cierto es que la Ley de Administración Financiera exige que se establezca el monto, el plazo y el tipo de aval que otorga el Estado.

Entonces, si existe la decisión de comprar algunos aviones adicionales vamos a esperar que el proyecto de ley correspondiente venga a este Parlamento, a fin de que podamos evaluar el monto involucrado, el plazo que se establece y el tipo de aval que se está otorgando.

Otro tema al que quiero referirme es el vinculado con la tenencia temporánea. Se trata de una cuestión muy técnica. Al respecto, durante la consideración en particular vamos a solicitar el tratamiento de este tema. De acuerdo con lo

que se ha podido hablar, esta propuesta seguramente será acogida.

El proyecto de ley del oficialismo establece una buena salida. En tal sentido, con mucha creatividad se determina la posibilidad de que inmediatamente después de que se sancione la ley, el Estado pueda llevar a cabo una ocupación temporánea de los bienes expropiados hasta tanto se resuelva, en definitiva, el juicio de expropiación. Al respecto debe señalarse que el proyecto establece que se declara que la empresa queda sometida a expropiación. Pero lo cierto es que después se debe llevar a cabo el juicio expropiatorio. Mientras tanto, debemos hacernos cargo de las acciones y de la operación, ya que debemos garantizar un servicio público esencial.

De manera tal que con muy buen criterio se recurrió a lo establecido por los artículos 57 y 58 de la ley de expropiaciones, que determinan la ocupación temporánea de los bienes. El artículo 58 de esa norma legal hace una simple alusión al tipo de ocupación temporánea que existe. En consecuencia, considero que debemos plantear que se trata de una ocupación temporánea anormal, de acuerdo con lo que establece el artículo 59 de la citada ley para casos específicos como éste, para una situación no prevista frente a la cual necesariamente debemos cumplir y garantizar la prestación de un servicio público.

Además, este tipo de expropiación temporánea que estoy proponiendo no puede dar lugar al pago de una indemnización. Y estamos garantizando un servicio cuya prestación debe asegurarse a todo el país. Por ese motivo, la cita legal específica debería ser en los términos de lo establecido por los artículos 57 y 59 de la ley de expropiaciones.

Finalmente, quiero hacer una pequeña mención respecto del tema del acta acuerdo, que hoy se planteó nuevamente en este ámbito. En realidad, lo hago al solo efecto de ubicar en una buena posición al Estado argentino ante una eventual demanda efectuada ante los tribunales. En tal sentido, quiero señalar que el acta acuerdo en ningún caso puede generar derechos para quienes suscribieron con un secretario de Estado una compra de acciones de Aerolíneas Argentinas. Deseo dejarlo en claro no solamente porque la ley se presume conocida, sino también porque los inversores en la Argentina

no pueden alegar su desconocimiento de lo que establece la Constitución Nacional en relación con este tema.

En tal sentido, nuestra Carta Magna establece específicamente que la única institución autorizada para adquirir empresas con fondos públicos es el Congreso de la Nación. Además, la propia acta acuerdo determinaba que se debían adoptar los recaudos legales para cumplirla. La firma del secretario Jaime, a la que se sumó la del ministro De Vido, no generaba ningún tipo de derecho, ya que el acta acuerdo debía estar ratificada por este Parlamento. Este último no lo hizo. Y no debe rechazarla porque si hoy lo hace le estaría dando un principio de cumplimiento. En otras palabras, si el Congreso Nacional la anula o la rechaza estará reconociendo la existencia jurídica de un acta acuerdo que fue firmada sin tener potestad para hacerlo.

Por lo tanto, quiero dejar específicamente aclarado en la versión taquigráfica que no se genera ningún tipo de derecho. El acta acuerdo no tuvo ni tiene validez pues fue suscrita por un funcionario que no tenía potestad para comprar en nombre del Estado. Los únicos que podemos comprar en nombre del Estado somos los legisladores de la Nación por medio de la sanción de una ley. (*Aplausos.*)

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

El señor diputado De Marchi le solicita una interrupción, ¿la concede?

**Sr. Prieto.** – Sí, señora presidenta.

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

**Sr. De Marchi.** – En relación con lo que expresó la señora diputada Ibarra, quisiera que nos diga qué hacemos con Jaime entonces.

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

**Sr. Prieto.** – Señora presidenta: en primer lugar, corresponde resaltar el proceso que ha seguido el Estado argentino para que hoy estemos considerando en este recinto una cuestión absolutamente importante para el conjunto de los argentinos.

Quiero rescatar la centralidad y la importancia que ha tenido el Congreso de la Nación y en particular la Cámara de Diputados en este proceso. A partir de la necesidad de resolver

un problema conocido por todos, el Poder Ejecutivo nacional envió al Parlamento un proyecto que rápidamente encontró una solución superadora. No quiero extenderme sobre este punto porque ya lo hizo con mucha solvencia la diputada preopinante, pero quedó fuera del debate esta acta que efectivamente no puede generar derecho alguno. Se buscó una solución seria y responsable: el rescate por compra de las acciones. Esta era la solución más amigable y menos conflictiva posible. Sin embargo, no pudo ejecutarse la ley 26.412 por la decisión del grupo empresario que no accedió a la venta de las acciones en condiciones que se ajustaran a lo que determinó de forma objetiva y técnicamente impecable el Tribunal de Tasaciones en su dictamen, tal como fue referido por el miembro informante.

Así llegamos a este punto en el que la expropiación parecía el camino inexorable, el último recurso, porque es muy grave disponer la expropiación de una empresa.

Tal como ya se señaló, el Congreso empezó a afinar el debate y a buscar la mejor entre algunas opciones que fueron sucesivamente descartadas. Tampoco quiero extenderme sobre esto porque ya fue explicado, pero la verdad es que estas soluciones descartadas no eran buenas. La quiebra de la empresa, que significa la liquidación de los activos, implicaba la imposibilidad de continuar con su operatoria. En ese caso se caen los *leasing*, y empresas como Aerolíneas Argentinas y Austral, que tienen pocos aviones, no podían funcionar en esas condiciones. Esa era una consecuencia de la quiebra, que por otra parte no la disponía el Congreso sino que, en todo caso, hubiera sido la consecuencia necesaria de una medida distinta a la adoptada por él.

La expropiación de bienes determinados era una solución absolutamente mala, inviable, cara. La propiedad privada se puede expropiar por causas de utilidad pública pero es previamente indemnizable. Esto también fue explicado: le salía dinero al Estado y tampoco garantizaba la continuidad de la empresa.

Creo que realmente este proceso ha resguardado las cosas que se tienen que resguardar. En primer lugar, asegurar la continuidad, la regularidad del servicio público del transporte aerocomercial, necesidad que no requiere ma-

yor explicación. En la República Argentina no podemos quedarnos un solo día sin aviones.

Me pregunto qué hubieran dicho algunos de los que proponen estas soluciones inviables si el gobierno no hubiera actuado a tiempo para enfrentar y resolver el problema. También lo ha hecho en resguardo de los intereses del Estado, partiendo de una situación preexistente, que no fue creada y que viene de una serie de desaciertos, sobre lo que ya se ha historiado demasiado y no vale la pena repetir, porque hay que enfrentar los problemas como vienen, no como hubiéramos querido que vinieran.

Creo que también ha sido muy importante resguardar la posibilidad de que la Argentina pueda enfrentar con éxito una eventual acción del grupo que se siente o que se puede sentir afectado, en realidad en forma desvergonzada, pero lo cierto es que ha amenazado –por lo menos por lo que dicen los diarios– en recurrir al CIADI.

Quiero resaltar la solidez de la posición del Estado en el resguardo de esos derechos. En primer lugar, es de dudosa procedencia que el grupo Marsans tenga legitimación para acudir al CIADI, es decir al Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones, porque esto protege inversiones extranjeras y las acciones de las empresas de transporte aerocomercial, de acuerdo al Código Aeronáutico, tienen que ser de titularidad de personas físicas o jurídicas de nacionalidad y con domicilio en la República Argentina.

Además, el tratado que nos vincula con el Reino de España en orden a la protección recíproca de las inversiones prevé expresamente la posibilidad de la expropiación y ni siquiera prevé que la expropiación deba ser previamente indemnizada. Sólo prevé que la expropiación no sea discriminatoria. De ahí la correcta decisión de proseguir con todo el camino que marca la ley ordinaria en materia de expropiaciones.

No debemos olvidar, a fuerza de sinceros, que el Congreso podría haber actuado con mayor celeridad y como tenía la valuación en su poder, realizada por el Tribunal de Tasaciones, bien podría haber declarado de utilidad pública las acciones de la empresa, proceder a la expropiación, fijar su valor en cero pesos, teniendo en cuenta que dio negativa la tasación

del Tribunal, y en esas circunstancias autorizar inmediatamente la expropiación.

Pero lo cierto es que se ha resguardado la posibilidad, aun en el potencial caso de que el grupo pueda acudir al CIADI, de que el Estado se encuentre en una posición en la que pueda ser atacada de discriminatoria esta expropiación.

La Constitución Nacional marca que la expropiación debe ser precedida por una declaración de utilidad pública, y es el Congreso de la Nación el que precisamente evalúa la necesidad de la utilidad pública, de modo que no es necesario, como se señala aquí, que venga un proyecto del Poder Ejecutivo.

A veces se reciben quejas de que sólo se trata lo que viene del Poder Ejecutivo, cuando en realidad desde el Congreso se genera la solución. Esa solución es discutida y precedida por un proceso de deliberación, en el que se buscan los consensos, como efectivamente sucedió en este caso. En la anterior oportunidad en que intervino la Cámara como en ésta, se barajaron y escucharon las distintas posiciones. Asimismo, se incorporaron al despacho los puntos de vista de otras expresiones.

Realmente, parece que a veces nos dan “palos porque bogas o palos porque no bogas”. Yo destaco nuevamente este proceso político precedido de la deliberación y de la búsqueda del consenso, donde queda en evidencia por una parte una debilidad sistémica de nuestro presidencialismo.

Hay algunos que siempre apuestan a que al gobierno le vaya mal porque de esa forma se pretende que aumenten sus chances en las próximas elecciones. Pero mientras tanto, a los que les termina yendo mal, si esto sucede, es al conjunto de los argentinos.

De modo que creo que hoy tomamos una decisión correcta, que es producto de un consenso no unánime, porque esto es muy difícil de conseguir, pero ampliamente mayoritario y trabajosamente obtenido. Y por supuesto que aquí se toma la decisión pero no nos corresponde a nosotros –como también se dijo recién– ejecutarla. Esto le corresponde al Poder Ejecutivo. Claro que no siempre se discute –como estamos tratando de hacer– cuál es el contenido de la decisión y cuál es la mejor decisión posible. Simplemente lo que no gusta

es a quién le corresponde ejecutar la decisión, pero esto lo resuelve el pueblo de la Nación cada cuatro años cuando elige al presidente de los argentinos, quien tiene la facultad de elegir al equipo que lo acompañe.

Para terminar, no tengo dudas de que ésta es la decisión correcta, no de que es la menos mala; es la mejor decisión posible de acuerdo con las circunstancias y sin duda está inspirada –así como ocurrió con los que promovieron dictámenes de minoría– en la mejor buena fe y en el sentimiento de patriotismo que no dudo que todos y cada uno de los señores diputados tenemos con el fin de satisfacer el bienestar de nuestro pueblo. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Katz.** – Señora presidenta: quiero hacer una breve reflexión sobre la base de lo que he escuchado de todos los diputados preopinantes. Es casi un mal crónico de los argentinos: estamos intentando explicar un fenomenal hecho de corrupción. No hablo de esta gestión sino del tema Aerolíneas Argentinas en su proceso histórico y fundamentalmente en su proceso de privatización.

Estamos intentando encauzar algo que tiene una historia triste y negra para los argentinos. Estamos intentando explicar algo, haciéndonos cargo de algo que muchas veces resulta inexplicable, que es responsabilidad directa de otros.

Participamos de un debate en el cual sin darnos cuenta somos capaces de decir que nos vamos a ahorrar 700 millones, mil millones, que no le vamos a pagar nada a nadie pero que les vamos a cobrar los impuestos que nos deben. Decimos que ahorramos dinero para los argentinos cuando la verdad es que inexorablemente a los argentinos el tema de Aerolíneas les va a salir demasiado caro para reencauzarlo e intentar hacer lo que siempre se debió haber hecho.

Lamentablemente, a nosotros no nos sorprende tener que estar discutiendo hoy un proyecto que, como bien se dijo, es legítimo que lo presenten señores diputados, pero todos sabemos que responde a una necesidad del gobierno nacional de reencauzar este tema. La verdad es que yo no me detengo en esos detalles, primero porque no hacen al fondo de

la cuestión y segundo porque no quiero entrar en una confusión.

Cuando se discutió el denominado proyecto de rescate de las empresas, que sí había sido enviado por el Poder Ejecutivo nacional, nosotros anticipamos que no iba a tener éxito, no porque fuéramos demasiado visionarios sino simplemente porque entendíamos que iba a haber un punto, el valor, en el que nunca iba a ser posible encontrar el acuerdo.

Sostuvimos en esa oportunidad que era necesario expropiar las acciones, tal cual se está proponiendo ahora, ya que ese era el procedimiento que se adecuaba a la satisfacción de los intereses en juego, tanto públicos como privados, mediante un procedimiento lo suficientemente claro y transparente para asegurar los derechos de ambos.

Nos oponíamos contundentemente a la figura del rescate, figura que inexplicablemente se mantiene en el artículo 1° del actual proyecto. Entendíamos que el rescate, según todo lo que hemos leído e investigado, es un medio para extinguir contratos de concesión o de obra, lo que no ocurría en este caso.

La verdad es que estamos hablando de un vaciamiento claro, manifiesto y casi confeso por parte de una empresa privada. Por lo tanto, lo que correspondía era la expropiación.

Se trataba de excluir al accionista mayoritario—que había manifestado claramente su voluntad de abandonar la compañía y de no perjudicar a la aerolínea ni a sus socios minoritarios— a fin de sostener una empresa que es estratégica para la Argentina. En este sentido, reitero que en ese momento sostuvimos que el procedimiento para hacer efectiva la exclusión del grupo Marsans era equivocado.

La verdad es que haber pensado que la voluntad del accionista mayoritario iba a ser complaciente fue una ingenuidad. Si bien respeto a quienes sostienen que era necesario recorrer esa instancia para derivar en ésta, creo que aplicamos ciertos procedimientos que van a generar muchas dudas y que también van a producir mayores costos. Algún diputado ya se refirió a la figura de los actos propios, que puede resultar preocupante y grave en un futuro no muy lejano.

No creo que haya sido oportuno iniciar el procedimiento de compra para luego terminar en esta expropiación. Fue un error no haber aprovechado la oportunidad en aquel momento para declarar la utilidad pública de las acciones. Recurrir a ese mecanismo no fue la mejor idea; más bien resultó todo lo contrario.

Sin embargo, podría tener cierta lógica si lo ponemos en contexto. En este sentido debo hacer referencia a la famosa acta acuerdo que motorizó la presentación de aquel expediente. Como bien señaló la señora diputada Ibarra hace pocos minutos—lo suscribo plenamente—, el acta no puede generar derecho alguno, ya que no se trata de un instrumento jurídicamente perfeccionado. En consecuencia, no es un acto válido, aunque sí debería generar responsabilidades.

Lo que todo el mundo se pregunta—no sólo el diputado De Marchi— es por qué Jaime sigue al frente de la Secretaría de Transporte. ¿Cómo vamos a llevar adelante la gestión vinculada con el tema del transporte en general—no sólo el aéreo— si hay un funcionario al que nadie se anima a defender ni reivindicar por la forma en la que ha actuado, tanto en este procedimiento como en otros? La duda no pasa por lo que se va a votar sino por quiénes serán los responsables de llevar a buen puerto este proceso.

Queda en claro que esa no es una responsabilidad del Congreso. Sin dramatizar, así como han descubierto que el Riachuelo sigue sucio, deberían ver con claridad que lo vinculado con el transporte en la Argentina también sigue sucio y que sería bueno comenzar a limpiarlo.

Si se hubiese declarado la utilidad pública en aquel momento, hoy contaríamos con un título lo suficientemente claro para negociar una indemnización con la intervención del Tribunal de Tasaciones de la Nación. El hecho es que nos encontramos en esta instancia con la necesidad de volver a tratar el tema, pero si la declaración de utilidad pública se hubiese aprobado cuando lo propusimos, hubiera quedado en claro desde ese momento cuál era el objetivo y el beneficiario final por la intervención de la empresa.

El Estado ha aportado cientos de millones de dólares desde que asumió la dirección de la gestión—siempre dijimos que estábamos de acuerdo, porque hay que garantizar el federalismo en el transporte aéreo y el sentido de Nación— en beneficio de una empresa en la que

su accionista mayoritario es aquél que ahora deseamos excluir para asegurar la continuidad del servicio. Seguramente habrá una instancia de discusión, si bien para nosotros está claro, acerca de cuál es el momento en el que se habrá de valuar a Aerolíneas Argentinas.

Nos hubiera gustado ver en este proyecto que se instruyera al gobierno nacional—como nosotros lo habíamos sugerido— para que organizara un plan general de reestructuración de la empresa de bandera en la República Argentina. Nos hubiera gustado que existiera una instrucción clara e ineludible para que se replanteara cómo vamos a funcionar con las normas vigentes en la materia y para garantizar la prestación continua del transporte aerocomercial de pasajeros, carga y correo en todas las flotas, líneas y rutas explotadas por la empresa, sobre todo en el territorio nacional pero también en el área de los destinos internacionales. Hubiéramos querido conocer cuál va a ser la política de reorganización del personal en función de compatibilizar los actuales planteles con una reestructuración deseable para un mejor funcionamiento en el futuro.

Queríamos saber cuál era la idea que tiene el Estado al momento de hacerse cargo plenamente de la reestructuración de flotas, unificando tipos y modelos de aeronaves, sistemas y grupos motopropulsores, de modo de hacerlos técnicamente fungibles y económicamente más redituables; cuál es la reestructuración que tiene en proceso de discusión de los regímenes laborales del personal afectado en las empresas; cuál es la política que va a desarrollar para incluir a esta empresa en la política de alianzas aerocomerciales; cómo va a participar activamente el personal de la empresa en el diseño de este programa. La verdad es que esto podría ser un dato menor—reitero— si estuviéramos en manos de funcionarios confiables, a los cuales uno no les pediría tantas garantías para saber cómo va a terminar esta historia de Aerolíneas Argentinas.

Estos son los puntos que nos generan dudas. No entendemos por qué se insiste con la figura de la recuperación de la empresa ni por qué no se le ponen objetivos claros al Estado nacional para reestructurar y relanzar esta empresa, pero vamos a estar presentes en este recinto acompañando en parte esta iniciativa, aunque disintiendo en muchos puntos. Fundamentalmente, nos

preguntamos por qué, si bien hubo funcionarios que no generaron derechos a terceros, no se les hace asumir sus responsabilidades.

Finalmente—esto es algo que debería hacer el Estado nacional— sería muy bueno que a esos funcionarios, al igual que a las empresas involucradas y a sus directores, los investigara la Justicia penal porque entendemos que encontrarían muchas más cosas que nosotros.

**Sra. Presidenta** (Vaca Narvaja). — Tiene la palabra el señor diputado por Neuquén.

**Sr. Brillo**. — Señora presidenta: en un sentido similar al del señor diputado preopinante, nosotros apoyamos la sanción de la ley 26.412 y vamos a continuar acompañando este proceso, pero entendíamos que debíamos estar sujetos a conocer el verdadero estado de la sociedad y de las empresas que la componen.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 2ª de la Honorable Cámara, arquitecta Liliana Amelia Bayonzo.

**Sr. Brillo**. — Creemos en la reestatización y le asignamos un importante rol al Estado dentro del sistema de aeronavegación, pero para esta segunda ley nosotros queríamos conocer el precio y la metodología de su cálculo, y saber con precisión cuál es la deuda concursal exigible, la posconcursal, los pasivos de ambas compañías, los activos, los aviones con los que se contaba, su situación y estado de funcionamiento, los recursos humanos, el plan de negocio y la política de la compañía, para ver que en realidad el precio de la compra estaría en condiciones de ser aprobado por este Congreso Nacional.

Por lo expuesto, en este evento que hoy estamos transitando vamos a formular una serie de disidencias que queremos que se tengan en cuenta, fundamentalmente en este proceso de expropiación que se avecina, pero concluyendo que vamos a acompañar este proceso con la votación afirmativa en el día de hoy.

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). — Tiene la palabra la señora diputada por Santiago del Estero.

**Sra. Velarde**. — Señora presidenta: los que no quisieron, los que no pudieron controlar la gestión de una empresa privada aeronáutica en los últimos cinco años nos quieren hacer creer

que van a poder hacer funcionar la empresa a partir de ahora.

La verdad es que esta expropiación es el broche de oro de la insensatez oficial en la materia. No nos equivocamos en su momento. Sentimos esa triste satisfacción –valga la paradoja– y por eso ratificamos en su totalidad lo dicho por nuestra parte en oportunidad de tratarse el rescate de la compañía. Entonces, basamos nuestro rechazo en tres cuestiones fundamentales: deuda, precio y plan. Respecto de la deuda dijimos que los que nunca van a poder viajar en avión no deberían hacerse cargo de las deudas de Marsans. En cuanto al precio señalamos que no se puede comprar sin saber cuánto vale, es decir, precio incierto. Con respecto al plan, argumentamos para qué rescatar una empresa si no tenemos un plan y una política aerocomercial en la Argentina.

Por estas mismas razones vamos a votar en contra del dictamen de mayoría.

Si hablamos en primer lugar de la deuda, en homenaje a todos los argentinos, llamemos a las cosas por su nombre: expropiar es hacerse cargo de la deuda. Esto implica hacerse cargo de la deuda de una empresa privada española en un país en el que los niños con hambre en doce meses pasaron de ser 1.080.000 a 1.200.000.

Estamos hablando de hacerse cargo de la deuda en un país en el que la recesión con inflación seguramente en pocos meses generará una pobreza estructural del 40 por ciento y una desocupación de entre el 12 y el 14 por ciento; que ha crecido a tasas muy altas –lo cual es cierto y meritorio–, pero que tiene una brecha entre ricos y pobres mucho mayor que la que existía hace diez años.

Esto es algo realmente increíble. No se trata de un salvataje de una línea de bandera, enténdámoslo bien. Es la justificación de la toma del dinero del pueblo por parte del gobierno para un doble salvataje: el de la empresa española Marsans, que se endeudó y no sabe explicar por qué, y el del secretario de Transporte, Ricardo Jaime, que no controló y firmó un acta acuerdo con dicha empresa, quien quedará impune con esta expropiación.

Esta expropiación no es para asegurar el transporte aerocomercial en la Argentina sino para asegurar la impunidad de algunos funcio-

narios; deuda impropia que el pueblo argentino deberá pagar.

Pero en segundo lugar, y por las mismas razones, el precio. ¿Sabe, señora presidenta, que el precio de la empresa seguramente será el gran punto del conflicto y va a llevar a la española Marsans a los tribunales internacionales? Ya lo ha adelantado, pero lo que es más grave y lo que nos debe preocupar en este recinto es que no va a demandar al Estado argentino por expropiación sino que ha dicho que lo hará por confiscación.

Entonces, me permito recordar que va a ser el primer caso en estos últimos tiempos de una demanda por confiscación que enfrentaremos los argentinos en tribunales extranjeros. Increíble también. Deuda impropia. Precio.

En tercer lugar, permítanme recordar la cuestión del plan maestro en materia de política aerocomercial. Se va a expropiar. Nuevamente pregunto: ¿para qué? No tenemos un plan maestro. Nadie vino a presentarnos en el Congreso un plan maestro en materia de política aerocomercial, pero lo que es más grave –además de no tener un plan– es que tenemos un secretario de Transporte que es un inútil y que no supo hacer funcionar el transporte ferroviario de pasajeros en la Argentina. Tampoco supo hacer funcionar el transporte automotor en la Argentina.

No tenemos plan, tenemos un secretario que es un inútil y además está denunciado por asociación ilícita. ¿Qué panorama que estamos tratando en este recinto, señora presidenta! Nos hacemos cargo de una deuda que no nos corresponde, vamos a tener un conflicto en tribunales internacionales y encima no tenemos una política aerocomercial en la Argentina.

¿Sabe una cosa, señora presidenta? No estamos votando una política aérea que nos permita integrar nuestro país y volver a mostrar la bandera argentina en los cielos del mundo. No estamos votando eso. ¿Sabe lo que estamos votando? Estamos votando un incremento del endeudamiento nacional. Estamos votando a favor de los derechos de algunas oligarquías que han colonizado el Estado en detrimento de los que menos tienen y de los que ni siquiera sueñan con poder volar.

Por eso, en nombre de los intereses del pueblo de Santiago del Estero, voy a votar en contra del dictamen de mayoría. (*Aplausos.*)

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

**Sr. Sarghini.** – Señora presidenta: sigo teniendo...

**Sr. Vargas Aignasse.** – ¿Me permite una interrupción, señor diputado, con la venia de la Presidencia?

**Sr. Sarghini.** – Sí, señor diputado.

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). – Para una interrupción tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

**Sr. Vargas Aignasse.** – Señora presidenta: simplemente, quiero decir con todo respeto que la diputada preopinante hace algunos meses era una de las espadas oficiales que defendía todas las políticas de este gobierno. Jamás se quejó del secretario de Transporte en reunión de bloque alguna y acompañó todas las políticas oficiales en los años que lleva como diputada nacional.

Lamento que Martita nos haya dejado y que con el mismo énfasis con el que hace unos meses defendía a este gobierno hoy lo critique abiertamente.

Es bueno decir que el pueblo de Santiago del Estero no cambió de punto de vista en función de lo que plantea la diputada preopinante sino que ha acompañado al gobernador Zamora y a la presidenta Kirchner en la Concertación Plural, obteniendo casi el 85 por ciento de los votos. Se ha constituido en uno de los mayores récords de la Argentina y, sin duda alguna, en un récord histórico para la provincia de Santiago del Estero.

Por eso, hago llegar mi homenaje al pueblo santiagueño que con lealtad acompaña un proyecto que día a día está transformando a la provincia. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). – Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Sarghini.** – Señora presidenta: siempre que me pidan una interrupción la voy a conceder. Pero no me imaginaba que era para homenajear al pueblo de Santiago del Estero. Así están las cosas.

Decía que tenía la firme convicción y la esperanza de que todavía era posible salvar el servicio, defender el legítimo interés de los trabajadores de la empresa y no hacernos cargo de la deuda. Esto lo sostuve cuando debatimos el tema en septiembre, sosteniendo que había un camino: que Marsans fuera a la quiebra.

Se podía plantear la continuidad del servicio, y si hubiéramos hecho eso hoy podríamos estar creando una nueva empresa, entregando la línea de bandera, haciéndonos cargo del personal y otorgando y concediendo las rutas que es el principal activo que tiene Marsans. No lo hicimos.

Es más: recuerdo algunos enojos de ese día cuando efectué ese planteo. Me gustaría que esa situación no se repitiera, porque procedo con muy buena intención.

Sigo creyendo que es posible sostener el servicio, defender los intereses de los trabajadores y no cargar sobre la espalda de los pobres argentinos la deuda que contrajo Marsans.

De la misma manera que cuando esta Cámara autorizó el rescate por compra de acciones estaba poniendo sobre la espalda de los argentinos la deuda de Marsans, esta expropiación vuelve a colocar sobre la espalda de los argentinos la deuda de Marsans. Esto es absolutamente evitable.

Créanme que considero que cuando este gobierno elige un camino no corrige: dispara para adelante. Si uno observa la incoherencia existente entre los argumentos, los fundamentos y la propia ley de septiembre; si uno ve la incoherencia que existe entre los fundamentos, los argumentos y el propio artículo de la ley de presupuesto que otorga una prórroga de un año para seguir sosteniendo el actual esquema, si uno considera que a los pocos meses nos encontramos con todo esto –pareciera que inclusive existen negociaciones con la empresa–, uno mantiene la ilusión de que exista una solución por afuera de lo que esta ley nos propone.

¿Cuáles eran mis fundamentos de aquel momento? Los voy a leer textualmente. Decía: “Tengo la certeza de que este proyecto se hace cargo de la deuda. Tengo la profunda convicción de que la debilidad jurídica de la salida diseñada no nos lleva por buen camino.”

¿En qué fundamentaba eso de la debilidad jurídica? Decía dos cosas. En primer lugar, que "...considero necesario aclarar que no es lo mismo valor y precio. No cabe duda de que la valuación la va a hacer el Tribunal de Tasaciones, y que este Congreso podrá o no aprobar el precio. Pero al valor por el cual se compren las acciones y se rescate la empresa, sólo se podrá arribar si existe un acuerdo entre partes".

Sostenía que si no existía un acuerdo, lamentablemente llegaría el momento –no pensé que iba a ser tan pronto– de que el Congreso tuviera que declarar de utilidad pública a la empresa para concluir expropiándola.

Agregaba que si hacíamos eso, debía quedar en claro que también elegíamos un camino diferente para hacernos cargo de una deuda que había contraído una empresa de origen extranjero, que se estaba cargando sobre las espaldas de los argentinos. Esto es lo que hoy dice esta iniciativa.

En aquel momento veía hasta sonrisas cuando decía que nos íbamos a hacer cargo de la deuda. Por lo menos, ahora ha habido un reconocimiento oficial de que ello será así; es un avance, pues estamos transparentando una situación que probablemente nos da más argumentos para fundar lo que decíamos anteriormente.

He escuchado atentamente la presentación del oficialismo, que ha reconocido que este proyecto significa hacerse cargo de la deuda. Entonces, me pregunto cuál es la razón de hacerlo. ¿Será el mantenimiento del servicio? Hay otro camino. ¿Será la defensa de los legítimos derechos de los trabajadores, que aplaudían aquí, cuando se trató en septiembre el tema? Hay otro camino, que es el que hemos señalado en aquel momento y que ha planteado el señor diputado Lusquiños, al que adhiero absolutamente.

¿Qué es lo que se expropia? He escuchado con atención el planteo de otras diputadas que argumentaron seriamente que expropiar sólo activos tenía un conjunto de inconvenientes. Adhiero a esta postura, pero me pregunto qué estamos expropiando.

El propio Tribunal de Tasaciones ha dicho que la valuación es negativa en 2.500 millones de pesos. Por lo tanto, aunque no paguemos nada, está claro que nos estamos haciendo cargo de un pasivo infinitamente mayor a un

activo, lo que justifica la valuación del Tribunal de Tasaciones. A confesión de parte, relevo de pruebas: estamos expropiando una empresa con patrimonio neto negativo. Esto significa que el pasivo supera en ese número al activo de la empresa.

El propio fundamento del proyecto reconoce la debilidad de los activos de la empresa, cuando trata de demostrar que hubo una muy mala operación. Tanto es así que en los fundamentos se dice textualmente que los activos son muy reducidos por falta de inversión y de reposición.

También se habla de aeronaves inmovilizadas por falta de mantenimiento y desguace. Incluso, se dice algo peor: la transferencia de nuevas y mejores aeronaves a otras compañías de los propios accionistas; es más, se reconoce que el servicio funciona casi exclusivamente con naves alquiladas.

Entonces, ¿cuál es el activo principal de esta empresa? Precisamente su negocio: poder navegar las rutas, siendo el Estado el que tiene el poder de otorgarlas en concesión y la facultad para retirarlas en el momento en que quiera, a fin de otorgarlas a quien quiera; a mí me gustaría que fuese a una nueva empresa.

Entonces, aunque paguemos un valor igual a cero, estamos expropiando una deuda formidable, que el pueblo argentino no contrajo y, cuanto menos, se debe a un desmanejo brutal empresarial y a una incapacidad brutal por parte de quienes deberían haber controlado la empresa.

Por lo tanto, continúo preguntándome por qué hay que poner sobre la espalda de los argentinos una deuda que no han contraído. ¿Hay una salida? Sí, la misma que planteamos en septiembre: esta empresa debería haber ido a la quiebra, deberíamos haber planteado la continuidad del servicio y, finalmente, deberíamos haber constituido otra empresa.

Aquí se ha dicho –me encantaría que así fuera pero era otro de los elementos que planteaba como una debilidad jurídica– que el acta nunca tuvo validez. Me parecería bárbaro que nunca la hubiera tenido porque la verdad es que si hay algo que no me gustaría es que además de hacernos cargo de una deuda ajena le demos a aquellos que la tomaron la posibilidad de ini-

ciarnos un juicio. Entonces, me gustaría que el acta no tuviera validez.

Ahora bien, yo me pregunto lo siguiente: ¿en nombre de qué instrumento jurídico estuvo administrando la empresa el Consejo de Transición? El único instrumento jurídico que lo reconoció fue esa acta. Lo dije ese día: no vaya a ser que este Congreso no apruebe esa acta y al día siguiente el propio gobierno y el propio Estado la estén reconociendo, manteniendo en vigencia un Consejo de Transición que fue creado, precisamente, por esa acta.

Los discursos terminan acá y quedan escritos, pero estamos por votar.

Permítame decir, señora presidenta, aunque suene un poco naif, que mantengo la ilusión de que esta expropiación no se haga y podamos tener una empresa de bandera que cumpla con el servicio, pero que esta deuda sea pagada por quien la contrajo.

Por lo expuesto, no voy a apoyar este proyecto de ley, al tiempo que suscribo la observación formulada por el señor diputado Lusquiños.

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Tomaz**. – Señora presidenta: cuando hace un par de meses se votó en este recinto el proyecto de ley que propiciaba el rescate de las dos empresas que estamos analizando en el día de hoy, apoyé esa idea porque consideré que era el camino más sencillo y viable para arribar a una solución que favoreciera a aquellos que tenían acciones y a los trabajadores.

Pero ahora nos están diciendo en este recinto que ese camino, que era el del rescate de estas empresas, ha llegado al fracaso, por lo que nos recomiendan votar este proyecto por el que se dispone la expropiación. A esto debe sumarse, desde mi punto de vista, un elemento complicado, que es el hecho de haber anticipado, por parte del Poder Ejecutivo, una suma de dinero muy importante, cuando justamente el Estado nacional es uno de los principales acreedores y titulares de créditos privilegiados.

A mi juicio, hoy se nos presenta un dilema entre la adopción de una solución política –es lo que se está planteando hoy aquí, es decir, la expropiación de estas empresas– y la de una solución jurídica, determinada por la vía concursal.

En función de nuestra historia y experiencia creo que el hecho de tomar una solución política va a generar, en principio, mayores problemas que tendrán incidencia sobre otras áreas. Y lejos de asegurarnos el objetivo que estamos persiguiendo, que es garantizar la prestación del servicio de transporte aéreo, lo que haremos es trasladar el problema a otras áreas, con otras consecuencias derivadas, justamente, de las malas administraciones. Esto va a producir el derrame de una cuantiosa suma que debería tener un mejor destino, determinado por la cobertura de las necesidades del bien común.

Por ello, debemos tomar como punto de partida la seguridad jurídica a fin de garantizar la transparencia del análisis del activo –que hoy es minusválido y que precisamente se nos está exhibiendo– y del pasivo, que es desmesurado y a largo plazo. A esto debe sumarse la situación laboral de los trabajadores, que hoy están viviendo en un estado de incertidumbre.

Por lo expuesto, basándome fundamentalmente en garantías constitucionales, creo que hoy solamente el concurso judicial y las previsiones que de él puedan derivarse son los elementos que estarían otorgando seguridad al objetivo que se persigue, que es el de la continuación del servicio aéreo. Considero que votar afirmativamente este proyecto de ley implicaría dar lugar a aquellos que tienen interés en expropiar sin costo alguno aparente. Pero lo que se está ocultando, como bien se ha dicho aquí, es un interés confiscatorio que justamente no está amparado por nuestra Constitución Nacional.

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

**Sr. De Marchi**. – Señora presidenta: después de haber escuchado las distintas intervenciones quiero saber si realmente somos conscientes de que en estos tiempos de crisis global todos los países del mundo se esmeran por parecer confiables, serios y seguros, porque necesitan inversiones, que son el motor generador de empleo y desarrollo.

En casi todos los discursos que avalaron el dictamen de mayoría se habló muy sueltos de lengua de expropiación, una palabra que en sí misma significa incertidumbre, inseguridad, barbaridad.

Sinceramente, a esta altura del partido quiero saber si los diputados que votarán por la afirmativa, a la vez son capaces de garantizar con su propio patrimonio los perjuicios económicos que sin duda esta decisión acarreará al país. Los desafío a que levanten la mano para que se vaya tomando nota de cada uno de ellos, porque insisto en que esto traerá un perjuicio a los sectores más humildes, que son los que siempre pagan el pato en este país.

—Varios señores diputados hablan a la vez.

**Sr. De Marchi.** — ¡Los invito y los desafío a que levanten la mano para que por Secretaría se tome nota de quiénes se van a hacer responsables económicamente con su propio patrimonio de la decisión que hoy estamos tomando!

—Varios señores diputados hablan a la vez.

**Sr. De Marchi.** — Como algunos levantaron la mano, pediría que por Secretaría se tomara nota. Lo sugiero para que quede para el archivo.

—Varios señores diputados hablan a la vez.

**Sr. De Marchi.** — ¿¡No hay más manos!?

—Varios señores diputados hablan a la vez.

**Sr. De Marchi.** — Les pediría que no se enojen. Levantan la mano, se toma nota y se acabó. El problema es sencillo.

—Varios señores diputados hablan a la vez.

**Sr. De Marchi.** — Indudablemente, como país estamos cometiendo un grave error, de esos que atacan y revientan la confianza. Y la confianza no se recupera fácilmente, demora años y años en recobrase.

Pero lo más grave es que para cometer este atropello se utilizan argumentos que no tienen ningún tipo de sostén. Por ejemplo, se ha dicho que hay que salvar a Aerolíneas Argentinas para mantener las rutas. A esta altura del partido todos sabemos que las rutas dependen del Estado nacional, que es quien otorga las concesiones, y no de Aerolíneas Argentinas o de Austral. Hay

un ejemplo muy claro para que muchos recobren la memoria: LAFSA.

LAFSA tiene empleados, un enorme presupuesto pero no aviones, y por ende no vuela, pero esto es motivo de otro expediente judicial, no del que estamos considerando ahora.

Para hablar con claridad y dejar de confundir hay que decir que lo estratégico es que la Argentina debe tener un sistema de aeronavegación comercial sustentable. Para ello, con el objeto de no quedarnos en la crítica, nosotros hemos planteado soluciones concretas y, sin embargo, siempre se recurre a la chicana de que solamente obstaculizamos.

Lo cierto es que hemos planteado alternativas sustentables, que podemos compartir o no, pero sustentables en el tiempo. La primera de ellas es la inmediata derogación del decreto 2.186/92, que es el que todavía le otorga a la Secretaría de Transporte la capacidad casi absoluta de otorgar a su antojo rutas a empresas privadas que solicitan operar en el sistema y que dependen solamente de la decisión casi unilateral del secretario de Transporte, al extremo que hay más de quince empresas con permisos frenados desde hace más de un año y que no pueden operar porque el propio Secretario de Transporte las tiene frenadas.

Para colmo ahora va a pasar a ser —entre comillas— el dueño de otra de las empresas que va a operar el sistema; entonces caemos en la barbaridad de que la propia autoridad que tiene que regular y establecer reglas de juego claras va a operar también como un jugador más dentro del esquema.

Debemos ir sin dudas al sistema que utiliza la mayoría de los países desarrollados, donde a la empresa solicitante de una ruta, que demuestra capacidad económica y técnica, se le otorga directamente y sin restricciones esa concesión. Así se llega a un sistema de competencia real y sincero.

La tarifa tiene que estar finalmente regulada por la oferta y la demanda, porque cuando no está regulada, como sucede en este caso, quienes terminan pagando los subsidios son los sectores más humildes. Eso ya se dijo aquí y, eventualmente, tratándose de destinos que no sean rentables, ahí sí en todo caso habrá que imaginar un esquema de subsidios objetivo,

pero que no dependa de la decisión de un secretario de Estado.

Un sistema de subsidios objetivo sirve por supuesto para que ciertas comunidades no se queden aisladas. Esto puede ser discutible o no, pero tiene olor a sustentabilidad. Pero lo que se está aprobando es perpetuar más de lo mismo. Es ir generando nichos para el fomento de la corrupción.

Lo que pasa lo hemos dicho recién: resulta difícil proponer ideas serias frente a la falta de seriedad que el proyecto tiene en sí mismo, porque del lado de enfrente da la sensación de que los objetivos son otros.

¿Acaso alguien duda a esta altura del partido que desde la propia Secretaría de Transporte se generan a propósito estos sistemas de subsidios para todas las empresas del ramo? Porque de esta manera las transforman en rehenes del sistema; se ahoga a las empresas con regulaciones para que los subsidios se transformen en el oxígeno, y paralelamente en el negocio de la Secretaría.

También se ha dicho algo de eso, pero lo voy a repetir porque me parece importante. Son cincuenta millones de dólares por mes para sostener el costo operativo de la empresa, lo que significa seiscientos millones de dólares al año. Se han estimado 350 millones de dólares para el 2008, más los seiscientos millones que habíamos calculado para el 2009 –sólo el costo operativo de un año– suma que nos permite mencionar una cifra de más de mil millones de dólares para lo que resta de 2008 más el 2009. Si a eso le agregamos el pasivo –se ha reconocido que se va a asumir– por más de mil millones, estaremos hablando de dos mil millones de dólares que el Estado debería erogar en lo que resta de 2008 –que ya los viene erogando– y en el 2009.

Lo dije la otra vez y lo repito: ¿somos conscientes de que esto significa dos mil escuelas de un millón de dólares cada una?

Vuelvo a decir algo que señalé cuando tratamos el tema de las AFJP: no nos corran más por izquierda, porque aquí –lo digo con todo respeto por aquellos a los que no les cabe el sayo– los únicos que van por izquierda son los negocios de este gobierno.

Me pregunto si es más estratégica Aerolíneas Argentinas que la inversión educativa. ¿Es más estratégica Aerolíneas Argentinas que el sistema de salud del país o el sistema de inversión en seguridad?

Lo que pasa es que ni en la educación ni en la salud ni en la seguridad hay cajas. ¿Esto es realmente redistribución de la riqueza? No, señores; esto es hipocresía. Ya se lo ha dicho recién y hay que repetirlo: esto es hipocresía.

Como en el colesterol, hay una hipocresía de la mala y una hipocresía de la buena. Esta es de la peor, porque se utiliza a los más humildes bajo argumentos populistas para sostener un fuerte esquema de corrupción en el gobierno. Se utilizan conceptos progresistas y populares para confundir, para disfrazar.

Hemos escuchado de boca de legisladores que responden a la obediencia kirchnerista que el acta acuerdo que firmó Ricardo Jaime, y que ratificó De Vido, no es válida, que la hicieron por encima de la competencia –como recién escuchábamos con absoluta claridad– que la ley les acuerda.

No obstante, seguimos sosteniendo a estos funcionarios que encima se dan el lujo de dictarnos cátedra por cuanto programa periódico se cruzan de lo que hay que hacer con el sistema aerocomercial argentino. Basta ya, ¿hasta cuándo?

Jaime debe renunciar ya, pero por dignidad; nadie acá lo sostiene. La gestión de Ricardo Jaime, que es amigo personal de Néstor Kirchner, es la gestión más desastrosa y turbia que se recuerde en las últimas décadas en este país.

Todo lo vinculado al transporte público anda mal, todo. Podemos analizar el sistema ferroviario, con el papelón del tren bala incluido, podemos hablar del sistema de transporte automotor, un desastre a pesar de los empresarios, porque como todo depende en definitiva de los subsidios –y ya dijimos que son el negocio de la secretaría– es el Estado finalmente el que define las variables que rigen la actividad del transporte automotor, y no en este caso el mercado.

El que define eso es el Estado, y en este caso el Estado soy yo, diría Jaime, claro que a costa de los impuestos que pagamos todos.

Para ir terminando y cumplir con el tiempo, Jaime es el responsable de todo esto, ¿pero sabe

qué? Quiero dejar una reflexión. A esta altura me está pareciendo, a juzgar por la obstinación con la cual se lo defiende y se lo mantiene, que Jaime es sólo un mensajero. Quizás haya alguien más arriba que lo sostenga, y si lo siguen sosteniendo a Jaime, como lo sostienen, habrá que ir más arriba para ver de quién es la mano salvadora que aún lo sigue manteniendo a flote.

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Señor diputado Ardid: la señora diputada Velarde le solicita una interrupción. ¿La concede?

**Sr. Ardid.** – Sí, señora presidenta.

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). – Para una interrupción tiene la palabra la señora diputada por Santiago del Estero.

**Sra. Velarde.** – Señora presidenta: quiero sólo mencionar dos cosas porque he sido aludida. No quise interrumpir al señor diputado que estaba haciendo uso de la palabra porque creo que hay que guardar los equilibrios y el respeto que el cuerpo merece.

En primer lugar, no he venido esta tarde al recinto a evaluar las elecciones en mi provincia sino a tratar el tema de la expropiación de Aerolíneas Argentinas.

En segundo lugar, quiero decir que no creo en las disidencias en el oficialismo. Es más, no creo en el oficialismo disidente. Por eso, cuando yo voté en contra de mi gobierno, y en disidencia con mi bloque, al que guardo el máximo de los respetos, me fui del bloque y conformé un bloque unipersonal, desde donde sigo defendiendo conforme a mis convicciones las ideas y los principios que me han acercado a la política desde la institucionalidad de la República.

**Sra. Presidenta** (Bayonzo). – Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Ardid.** – Señora presidenta: quiero recordar a los presentes que cuando en el mes de agosto se debatió la ley 26.412, nosotros la aprobamos en general porque entendíamos –lo seguimos sosteniendo– que el Estado debe estar presente en las áreas estratégicas, como la del transporte aerocomercial y el control del cielo, sobre todo en un país tan extenso como el nuestro.

Además, adelantándonos a esta discusión decíamos, en relación con el artículo 1° de esa norma que hablaba del rescate de la empresa a través de la compra de acciones, que para no limitar su accionar el Estado bien podría valerse de otras herramientas que resultaran más útiles, más prácticas y menos onerosas para los argentinos. Por eso hablábamos de la recuperación por parte del Estado nacional de la operatoria de las empresas por medio del método de adquisición que resultara más adecuado a los intereses de la Nación. Esto lo remarcamos en más de una oportunidad.

Lamento que esa propuesta se haya echado en saco roto por provenir de un bloque tan pequeño. Sin duda esa herramienta hoy hubiera resultado de utilidad.

El hecho es que ya estamos embretados en esta situación y necesariamente debemos encontrar la forma de comprometer menos a la Argentina, porque no tengo dudas de que esto nos va a acarrear un perjuicio económico, que por las épocas que corren puede ser importante.

Tengamos en cuenta que estamos tratando la situación de una empresa que prácticamente no tiene valor. Es más; según el Tribunal de Tasaciones de la Nación su valor es negativo. A pesar de esto estoy seguro de que igual deberemos hacernos cargo de pagar alguna indemnización.

Además, pese a no haberse llegado a un acuerdo con la empresa, el gobierno tuvo que asumir la conducción de la compañía para seguir manteniendo la operatividad de la aerolínea.

–Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 3ª de la Honorable Cámara, doctora Marcela Virginia Rodríguez.

**Sr. Ardid.** – En este escenario debemos estar pendientes del procedimiento judicial previsto en la ley 21.499, sobre todo teniendo en cuenta que el artículo 4° del proyecto contenido en el dictamen de mayoría contempla la posibilidad de facultar al procurador del Tesoro para dar inicio a las actuaciones que correspondan.

Desgraciadamente, no quedan muchas otras salidas que no sea la expropiación. Como se señaló con anterioridad y como la palabra lo indica, la expropiación es una forma de violen-

tar voluntades, que hubiese sido mejor que se pudieran consensuar.

También debemos tener en cuenta el contexto mundial en el que adoptamos estas medidas, porque el impacto económico puede ser muy fuerte para la Argentina. Debemos ser sumamente cuidadosos de que en el afán por mantener la operatividad de nuestra línea de bandera no se empleen recursos para solventar su funcionamiento reasignando partidas ya comprometidas para otros fines. Sin duda esto también nos retrotrae a reflotar y revertir el espíritu que provocó el desguace del Estado y, dentro de ello, de Aerolíneas Argentinas en la década pasada, que resultó un rotundo fracaso.

El Estado debe garantizar la solvencia y funcionalidad de la aerolínea por razones estratégicas y para el desarrollo del servicio público. Por eso, el Congreso tiene la obligación, en uso de las facultades que le competen, de dar curso al inicio de las respectivas actuaciones referidas a los diferentes funcionarios intervinientes, por su competencia vinculada al control de gestión y fiscalización de la actividad del grupo Marsans desde que éste asumió el control de las compañías involucradas.

Pedimos que se constituya una comisión especial investigadora de los hechos y las responsabilidades emergentes en lo relativo a las omisiones e inacciones por parte de las diferentes gestiones que tuvieron competencia en la materia, a fin de dar con el ejemplo una señal contundente a la ciudadanía en el sentido de que de una buena vez en este país se tiene que terminar con la impunidad y que cuando se compruebe un delito éste debe recibir la condigna sanción.

Es nuestra idea, a pesar de estas amargas reflexiones, apoyar el proyecto en general, porque consideramos que —como decíamos al principio— nuestro país es demasiado extenso, y aparte esta es un área verdaderamente estratégica, pero queremos que el texto contemple lo que hemos planteado. Nos pareció bien la incorporación propuesta por el oficialismo y los señores diputados Lozano y Raimundi en el sentido de efectuar cambios en cuanto a la modalidad de gestión y a la integración del directorio, con criterios federales que debe tener esta nueva empresa, y también la diferenciación sobre los

alcances de la deuda remanente, consolidada o no, del grupo expropiado.

Por desgracia esto es prácticamente el final de una crónica anunciada que demostró la ineficacia del grupo que se hizo cargo de esta compañía en el año 2001, por un lado, y de la inoperancia de nuestros funcionarios, que eran los que debían velar por los intereses de los argentinos haciendo el control correspondiente, que tenían la obligación de efectuar y hacer conocer, y que tenía como únicos y finales interesados a todos los argentinos y no a los grupos de poder o grupos económicos entre los que se han manejado, desgraciadamente, muchas de estas cosas.

Por último, creemos firmemente que la intervención del Estado asignando recursos, que son de propiedad de todos los ciudadanos y no patrimonio de algún gobierno, debe ajustarse a parámetros legales y contables que garanticen que su ecuación económico-financiera no se convierta en un nuevo trastorno para toda la sociedad.

**Sra. Presidenta** (Rodríguez). — Tiene la palabra el señor diputado por Entre Ríos.

**Sr. Viale.** — Señora presidenta: la verdad es que con todo lo que se ha expuesto, los argumentos del bloque del Partido Socialista ya han sido manifestados contundente y claramente respecto de aquella propuesta que hicimos en la sesión del 21 de agosto de este año.

En esa oportunidad el bloque socialista había marcado cuatro ejes muy claros: que el Estado tenía que hacerse cargo del servicio, que se debían expropiar los bienes y crear una sociedad del Estado, que se garantizara que el Estado nacional absorbiera a todos los empleados de Aerolíneas Argentinas y de Austral, y por último —y muy específicamente—, que se creara una comisión investigadora bicameral para revisar todo el proceso de privatización de Aerolíneas Argentinas y de Austral desde la década del 90.

Nos sorprende la negativa del oficialismo de dar lugar a la creación de esta comisión, y aprovecho el momento para rendir homenaje a quien fuera el fiscal de la patria, don Lisandro de la Torre de quien, en pocos días, se conmemorará el aniversario de su nacimiento. Nada más adecuado para recordar lo ocurrido, allá por el año 1933, en aquel escandaloso negociado por

el tema de la carne que fue el vergonzoso pacto Roca–Runciman, que originó la investigación llevada a cabo por una comisión parlamentaria y terminó descubriendo la connivencia de los ingleses, los frigoríficos y los funcionarios del gobierno nacional.

Vaya pues nuestro homenaje, y valga esta oportunidad para ratificar la necesidad de crear una comisión parlamentaria bicameral que investigue lo sucedido en todo este proceso de Aerolíneas Argentinas.

En este recinto se decía que ante la presencia del Estado bobo, cada cual hace lo que quiere. No sé si se trata de un Estado bobo o de un Estado cómplice ya que, disponiendo de los resortes necesarios para que pueda ahondarse en una investigación, no se avanza en ese sentido.

Ante un Estado cómplice la situación es mucho más grave que si se tratara de un Estado bobo, porque este último deja hacer, pero un Estado cómplice forma parte del negociado o de los problemas que han venido ocurriendo durante estos años con Aerolíneas Argentinas.

Llama la atención también que durante el gobierno del ex presidente Kirchner, después de un viaje a España en junio de 2006 y ante un acuerdo con Marsans, milagrosamente en noviembre de ese año se aprobó el balance de 2005 y, por añadidura, los correspondientes a los años 2002, 2003 y 2004, y mágicamente el Estado recuperó el 5 por ciento de las acciones que se habían licuado en todo ese proceso.

Por eso, los socialistas planteamos, como decíamos en agosto de este año, que debemos expropiar los bienes de la empresa Aerolíneas Argentinas, pero sin hacernos cargo –y lo planteamos con claridad– de sus acciones, porque ello directamente haría pasar al Estado nacional –es decir, a todos los argentinos– una deuda millonaria que no deberíamos trasladar a la ciudadanía, dado que –como tantas veces hemos dicho– siempre pagan los de adentro y los de abajo, los que menos tienen y que, además, cuentan con menos posibilidades de transportarse por medio aéreo.

Nuestro bloque advirtió en esa oportunidad que no iba a haber muchas salidas que no fueran la expropiación. Hoy, algunos meses después, seguimos discutiendo el tema desde el oficialismo, que en aquel entonces aseguraba que la

única salida posible era la sancionada el pasado 21 de agosto.

Nada se dice del acta acuerdo firmada con Marsans. Nada se dice de lo que va a pasar en términos judiciales en un tiempo venidero, si las cosas no se hacen con absoluta transparencia.

Así como el oficialismo de los años 90 planteaba que las privatizaciones iban a resolver todos los problemas de los argentinos, hoy el mismo oficialismo –el Partido Justicialista– dice que la estatización los resolverá. Los socialistas nos opusimos en aquel entonces y nos oponemos hoy a cualquier forma de estatización en los términos que aquí se plantean. Nos parece que debemos separar claramente la paja del trigo, y hacer las cosas sumamente bien y prolijas para no volver a caer en situaciones no deseadas por ninguno de nosotros.

Si me permite, señora presidenta, voy a leer brevemente una frase de ese gran argentino que fue Raúl Scalabrini Ortiz, que en su libro *Bases para la reconstrucción nacional* decía: “Estos asuntos de economía y finanzas son tan simples que están al alcance de cualquier niño; sólo requieren saber sumar y restar. Cuando usted no entienda una cosa, pregunte hasta que la entienda; si no la entiende, es que están tratando de robarlo. Cuando usted entienda eso, ya habrá aprendido a defender a la Patria en el orden inmaterial de los conceptos económicos y financieros.”

Así que la cosa es mucho más sencilla de lo que uno cree. Deberíamos trasladarle al partido del gobierno una serie de preguntas: ¿por qué el pueblo argentino debe resignarse a que no se sepa quiénes fueron los responsables del vaciamiento de Aerolíneas?

¿Por qué el pueblo argentino debe pagar la deuda de los empresarios que vaciaron Aerolíneas Argentinas? Empresa que fue orgullo de los argentinos en un tiempo muy cercano.

¿Por qué no quiere este Congreso de la Nación, como se hizo allá en la década del 30 con don Lisandro de la Torre a la cabeza, crear una comisión investigadora de todo lo sucedido? Quizá sea simplemente por miedo a que nos enteremos de que nuevamente nos están robando.

**Sra. Presidenta** (Rodríguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

**Sra. Lemos.** – Señora presidenta: seré muy breve porque voy a solicitar autorización para insertar mi discurso.

Sólo quiero hacer dos pequeñas reflexiones en relación con esta expropiación del paquete accionario. Creo que alguien debería decir algo sobre la gestión del secretario Jaime, que tanta responsabilidad tiene en este tema luego de estos casi seis años como secretario de Transporte.

Yo lo he visto actuar en situaciones vinculadas con los transportes ferroviario, automotor y aéreo. En todos los casos ha aplicado el mismo criterio y podríamos decir que ha fracasado en su accionar.

Alguien debería salir a decir algo porque escuché esta mañana al secretario Jaime en todos los medios –incluso en los portales de Internet– manifestar que nosotros establecimos el valor del paquete accionario que van a expropiar, y que este Congreso ha dicho que ese paquete vale un peso.

Creo que el secretario de Transporte dice dos cosas falsas. Primero, es falso que nosotros hayamos establecido el valor porque la ley que impuso el oficialismo sostenía que íbamos a aprobar el valor que estableciera el Tribunal de Tasaciones de la Nación. Eso ya ocurrió y nosotros no estamos aprobando ese valor. El oficialismo vuelve a cambiar el rumbo y pide la expropiación; no el cumplimiento de aquella ley. Entonces, nos dice que nosotros hemos establecido un valor y que como ese valor es un peso no nos cuesta nada expropiar las acciones. Esta es otra falsedad.

El mismo oficialismo ya admitió en comisión que ese paquete accionario sí cuesta porque ya conocíamos el pasivo que existía. El Tribunal de Tasaciones lo volvió a estimar y dijo que hay un patrimonio neto negativo de 2.500 millones de pesos que es casi el equivalente al pasivo de los estados contables de Aerolíneas Argentinas y Austral, que son 890 millones de dólares. En consecuencia, si nosotros expropiamos las acciones nos hacemos cargo del pasivo.

Creo que a la gente habría que explicarle que lo que hoy se va a hacer aquí es establecer un marco legal –a mi modo de ver– muy imperfecto porque no sana todas las otras cuestiones que se han hecho mal.

Aquí ya se ha hablado más que en exceso de la famosa acta acuerdo y de todas las cosas que el secretario Jaime ha hecho mal que, de alguna manera, el Poder Ejecutivo ha convalidado.

Hoy aquí vamos a dar sanción a una ley muy imperfecta que le hace asumir a la comunidad nuevamente un pasivo frente al que no tiene ninguna responsabilidad, y digo “nuevamente” porque en los 90 se privatizó mal Aerolíneas Argentinas y se la entregó saneada a un grupo económico que también fracasó después.

Todo esto nos ha llevado a la situación que hoy tenemos y donde el Estado se hace cargo de una deuda de 750 millones de dólares. O sea que ahora nuevamente nos hacemos cargo de algo mayor: 890 millones de dólares.

Entonces, creo que alguien debería salir a decir a estos funcionarios que no sigan confundiendo a la gente, que no le sigan diciendo: “Mire, nosotros vamos a salvar el transporte aerocomercial”, porque en realidad del transporte aerocomercial no hemos hablado nunca. Desde el 17 de juliódía en que comenzó a debatirse esta cuestión, nunca se habló de un plan de aeronavegación, de un plan de gestión o de un programa de vuelos. Todo el tiempo hemos estado hablando de cómo hacer para salvar a esta empresa o compensar a los empresarios.

Lo que se ha hecho es hablar de presupuesto sin cifras. Al presupuesto de 2008 le hemos hecho soportar el costo de alrededor de 1.000 millones de pesos, con normas –como dijimos anteriormente– absolutamente imperfectas. Ni siquiera aplican las normas que ustedes se supieron dictar, como aconteció con la de los superpoderes y todas esas cosas horribles que vaciaron de contenido a este Congreso.

Tampoco sabemos cuánto nos va a costar el año que viene. Por ejemplo, el presupuesto que aprobamos –en un espanto de normas– dice que la Jefatura de Gabinete se va a hacer cargo y va a poner los fondos que sean necesarios. Ni siquiera existe un límite.

Por eso, insisto con lo que dije al principio: a la gente hay que decirle la verdad. Lo que hoy vamos a aprobar significa hacernos cargo de un pasivo enorme; de una fiesta a la que no fuimos invitados, pero que vamos a pagar como comunidad.

Por estas razones y las que figuran en mi informe adelanto que nos oponemos a esta iniciativa, porque consideramos que las cosas se pueden hacer de dos maneras: bien o mal. Y lo que estamos haciendo hoy acá no está bien. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Rodríguez). – Tiene la palabra el señor diputado por San Luis.

**Sr. Merlo.** – Señora presidenta: nuevamente estamos tratando un tema a pesar de que el bloque del Frejuli, junto con otras bancadas, adelantó lo que iba a ocurrir con el rescate de Aerolíneas Argentinas.

Si bien no se aprobó el acta firmada por el Poder Ejecutivo, tampoco se expresó su rechazo.

El dictamen de minoría en su artículo 1º, manifestaba expresamente el rechazo del acta acuerdo suscrita; planteaba retirar la concesión por incumplimiento de la empresa, y crear una nueva que fuera del Estado que prestara el servicio absorbiendo a los empleados de Aerolíneas.

En atención a la nota recibida en la comisión bicameral, donde la empresa manifiesta su rechazo a la valuación efectuada por el Tribunal de Tasaciones, y su negativa a vender el paquete accionario al precio que estableció dicho tribunal –cero o menos de cero–, la venta de las acciones societarias de Aerolíneas hoy se encuentra frustrada. Imposible de concretar el llamado rescate de Aerolíneas Argentinas en los términos que estableció la ley 26.412.

Entonces corresponde analizar la opción más conveniente a tomar por el Estado nacional, con el fin de solucionar de manera cierta y definitiva la irregular situación de Aerolíneas Argentinas.

La salida más conveniente debe ser la que garantice la continuidad del servicio por parte del Estado nacional, la que permita adquirir la empresa a un precio justo y la que garantice la continuidad de todos los contratos laborales.

La alternativa que plantea el bloque de la mayoría en cuanto a la expropiación no soluciona la irregular situación de los intereses en pugna. Y esto es así porque hace responsable al Estado de una empresa que se encuentra en cesación de pagos, generándole a Marsans la posibilidad de reclamar derechos que no tiene ni le corresponden, poniéndose en riesgo al Estado nacional

por tener que pagar juicios millonarios a una empresa que está prácticamente quebrada.

La situación objetiva de la cesación de pagos fue expresada por el Poder Ejecutivo en el mensaje de elevación del proyecto; por el señor Julio Alak, director por el Estado y gerente general de Aerolíneas Argentinas; por el señor Vicente Muñoz, y por los mismos estados contables de la empresa.

Creemos que el Estado nacional se encuentra legitimado para solicitar la declaración de quiebra con continuidad de la prestación de servicios, porque es titular de un crédito concursal privilegiado y, además, acreedor de pasivos posconcursoales.

Entendemos que la declaración de quiebra resulta racional y necesaria, porque permitirá la continuidad del servicio por parte del Estado nacional, asegurará la continuidad de los contratos laborales, definirá judicialmente el precio justo de la empresa y será el juez quien determine en forma transparente el pasivo total de la empresa.

Si el Congreso aprobara el proyecto de ley en estudio, estaríamos en realidad tomando decisiones y asumiendo responsabilidades que no nos corresponden, como expropiar una empresa en cesación de pagos.

El proceso falencial es el que mayor seguridad jurídica y mejores garantías sustanciales y procesales ofrece para todas las partes en conflicto.

**Sra. Presidenta** (Rodríguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Vega.** – Señora presidenta: voy a hablar de la ley 24.118, y confío en que los juristas honestos del oficialismo me escuchen.

Hablo de la norma que aprueba un tratado de promoción y protección de inversiones extranjeras, suscrito con el Reino de España en 1992. A esta altura no hace falta decir que en la Argentina nadie cree en la honestidad empresarial ni personal del grupo Marsans.

Entonces, a eso no nos referimos sino a que el proyecto del oficialismo presenta enormes fragilidades, las que pueden generar a mi país graves daños.

El tratado firmado en 1992 señala en su artículo V cuál es el régimen aplicable para las inversiones extranjeras en el caso de expropia-

ciones. Solicito al oficialismo que lo lea, porque allí está previsto exactamente cuáles son los derechos del inversor cuando sus activos son expropiados.

El artículo VII establece, en segundo lugar, el derecho del inversor –en este caso, el grupo Marsans– al tratamiento más favorable. Se llama la cláusula de condiciones más favorables. Significa que en caso de duda en relación con la legalidad aplicable, se debe considerar la más favorable al inversor.

El artículo IX del acuerdo que estoy citando lleva como título el de “Solución de controversias entre partes contratantes”; es decir, entre el inversor y su contraparte. Allí se señala que en caso de diferencias, como inevitablemente surgirán aquí, con respecto al concepto de “precio justo” –el precio justo expropiatorio–, que es el límite entre la expropiación y la confiscación, los argentinos vamos a ir a parar a los tribunales arbitrales previstos en esta ley sancionada por el Congreso Nacional, ratificatoria de este tratado internacional. Iremos a parar al tribunal del CIADI, que de acuerdo con los artículos IX y XI estará integrado de la siguiente manera: un árbitro designado por el Estado, otro nombrado por el grupo inversor y otro por el Banco Mundial. Allí iremos a parar a través de este tratado.

No deseo extenderme en mi exposición. Con total respeto y humildad quiero solicitar al bloque oficialista que prevea las consecuencias que va acarrear esta ley de expropiación. Quiero dar una idea al respecto: este tratado –aquí se encuentran presentes juristas muy honestos, entre ellos la señora presidenta– fue firmado en 1992, con una vigencia de diez años. Es decir que tendría que haber vencido en 2002. Como prevé una prórroga automática por dos años, llamada tácita reconducción, está en vigencia por el silencio del oficialismo en el sentido de mantener este tratado como si no existiese.

¿Qué solución veo respecto de este tema para que ustedes, señores diputados del bloque mayoritario, la analicen, ya que nosotros vamos a votar por la negativa? Sucede que el respeto hacia mi país me obliga a recordar estos detalles.

Creo que este tratado no está vigente y que jurídicamente se puede llegar a sostener con seriedad que, dada la reforma constitucional de 1994, esa tácita reconducción debería seguir el

procedimiento establecido en el inciso 24 del artículo 75 de la Constitución Nacional, que determina la exigencia de una mayoría especial. A mi juicio, debe ser analizado por el oficialismo, ya que de lo contrario terminaremos ante el CIADI, tribunal en el cual la Argentina no solamente es el país que más demandas ha tenido sino que además ya ha debido afrontar juicios por un valor de 17 mil millones de dólares.

**Sra. Presidenta** (Rodríguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Zancada**. – Señora presidenta: la verdad es que si tuviéramos que hacer una estadística del apellido que más suena en este Congreso, que más se ha nombrado en los últimos tiempos y por cosas más sencillas –por ejemplo, para el control de un pasaje destinado a una familia que tiene una criatura discapacitada–, sin duda alguna diríamos que es el del secretario Jaime, mucho más que la señora presidenta de la Nación y que el propio ministro De Vido.

Digo esto porque me gustaría comprender las idas y vueltas de la política en nuestro país. Me gustaría entender los caminos y vericuetos contradictorios que la propia dirigencia transita. Se compran y venden bienes del Estado con total simplicidad y hasta con absoluta impunidad. También se vuelven a comprar los mismos bienes, lo que significa que no fueron controlados. Sabemos cómo están, cómo se entregan y cómo vuelven al Estado: usados, maltratados, sin control y sin que se respeten los pactos, convenios, tratados y licitaciones. Y la gente sencilla se pregunta y nos pregunta por qué los argentinos debemos pagar estas deudas.

Hablo de la gente sencilla porque acabo de recibir un llamado de un periodista de mi zona, donde hace seis días que está cortada la ruta nacional 11, aunque eso no tiene la prensa que tuvo en la época de la resolución 125. Se trata de una ruta internacional y de una empresa privada que no paga los sueldos.

La gente del ingenio azucarero está buscando a un delincuente que dice que vive en Tucumán y que compró el ingenio de Las Toscas. Todavía no lo encontraron, y por eso me dicen que si los argentinos vamos a pagar esta deuda por qué no nos hacemos cargo de sus sueldos. La verdad es que no supe qué contestarles porque es una empresa privada.

Digo esto porque los que estaban no son los que están en la época de la privatización. ¿Cambió tanto desde aquel momento hasta ahora la ideología de los partidos mayoritarios y oficialistas? Con esta historia se puede escribir casi hasta una novela.

Cuando se trató en este recinto el tema de Aerolíneas Argentinas, tal como está registrado en la versión taquigráfica, el bloque del Partido Socialista planteó la estatización y el control, como asimismo la creación de una comisión bicameral para saber qué sucedió con esta historia que hasta el día de hoy desconocemos.

Es necesario e importante asegurar las conexiones de los distintos puntos geográficos de nuestro amplio y extenso territorio nacional, y es desde el Estado que se debe solucionar el tema de la interconexión. El socialismo tiene en claro que estamos hablando de un servicio público, necesario, de integración y presencia en lugares lejanos que indudablemente una empresa privada no cubrirá. Tenemos provincias netamente turísticas, como el caso de Tierra del Fuego, incluso con turismo internacional, a la que sin embargo llegan muy pocos vuelos.

Por nuestra ideología, desde el bloque socialista reconocemos el derecho a la propiedad y el derecho de indemnización en caso de que el Estado expropie. Sin embargo cabe preguntar qué es lo que expropia el Estado. ¿Expropia una empresa que tiene un valor negativo de 800 millones? ¿De qué se hace cargo el Estado? ¿Otra vez los argentinos estamos pagando una deuda? ¿La Argentina ya no pagó esto? ¿Ya no pagamos todos los argentinos con los créditos, subsidios y pasajes adelantados?

Por otra parte, ¿quién puede evaluar hoy el precio de la marca? ¿Cuánto valía la marca Aerolíneas Argentinas cuando se creó y hasta 1992 o 1993? ¿Quién no quería viajar en Aerolíneas Argentinas? Demos gracias a Dios de que todavía tenemos los mejores empleados aeronáuticos, toda la gente que llevó adelante esto.

Con la entrega que se hizo quince años atrás hoy esa marca no vale nada, o muy poco, hay que reflotar todo. Con dolor observo cuánta negligencia, ausencia y descontrol hubo para dejar Aerolíneas Argentinas en el estado en que se encuentra. Por ejemplo, en el caso específico

del norte de la provincia de Santa Fe hace más de 10 años que suprimieron todos los vuelos.

Queremos volver a estar orgullosos de Aerolíneas Argentinas, como ocurría en sus comienzos. Queremos una línea aérea fuerte, con servicios a puntos de todo el territorio argentino. Queremos una línea aerocomercial estatal seria y responsable controlada por sus empleados y por el Estado nacional, que sea realmente la empresa federal en cuyo carácter fue creada y cuya función no cumple desde hace quince años.

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

**Sra. Presidenta** (Vaca Narvaja). — Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

**Sr. Nieva**. — Señora presidenta: voy a ser breve porque dispongo de poco tiempo. Creo que esta tarde se ha completado de alguna manera o se ha terminado un debate que empezó hace bastante tiempo en esta Cámara. Ya en este recinto hemos discutido sobre Aerolíneas Argentinas. En el mes de agosto hemos sancionado la ley 26.412, que tiene término de vigencia hasta el 31 de diciembre.

Creo que esa ley es la prueba de un fracaso, el fracaso de una política y de la decisión tomada por el secretario de Transporte en su momento con la firma de un acta.

Recuerdo del trámite de aquella sesión las expresiones de alegría de muchos de los compañeros justicialistas y de los representantes de los gremios que pasaron por las comisiones apoyando la gestión del secretario de Transporte, diciendo que estaba todo bien con el acta.

Afortunadamente, los propios legisladores de la bancada justicialista se dieron cuenta y omitieron en la ley 26.412 toda referencia al acta acuerdo celebrada por Jaime.

Como lo anticipamos en ese momento ese era como el anuncio de que eso no servía y la prueba es esta ley. La prueba es esta sesión donde se está tomando otra decisión, que es la decisión de expropiar.

Hay quienes miraron acriticamente y aplaudieron aquello que se había decidido que era inaceptable para quien manejara de manera responsable los asuntos públicos. En este caso

estoy hablando del secretario de Transporte y del ministro De Vido.

¿Cuál era la situación de Aerolíneas Argentinas en aquel momento? Previo a haber intentado otros acuerdos como el de mayo de ese mismo año se pretendía pagar 250 millones de dólares por la venta de Austral y de Aerolíneas Argentinas y además el grupo Marsans se quedaba como socio mayoritario de Aerolíneas Argentinas. El acuerdo era firmado por el secretario de Transporte con esta empresa.

Un informe de avance de la Auditoría General de la Nación fue enviado a la comisión mixta para que ésta lo enviara a ambas Cámaras, para que todos los legisladores lo conocieran.

En ese informe se decía que las sociedades se encuentran en causal de disolución por pérdida del capital social –artículo 95, inciso 5 de la Ley de Sociedades Comerciales– y que de los resultados preliminares de los procedimientos aplicados surgen ajustes negativos de 1.116 millones de pesos al patrimonio neto negativo de Aerolíneas Argentinas, llevándolo a menos mil ochocientos millones de pesos y de 159 millones de pesos al patrimonio neto negativo de Austral, llevándolo a menos 299 millones de pesos, configurando para ambas compañías un patrimonio neto negativo total de 2.099 millones de pesos al 17 de julio de este año.

Esta era la situación de Aerolíneas Argentinas que nadie, y mucho menos la autoridad de transporte de nuestro país, podía ignorar, y en estas condiciones el secretario de Transporte firmó un acuerdo cuya cláusula sexta establecía un procedimiento de valuación por el flujo de fondos que permitía los dibujos que originan las posibilidades de accionar judicialmente contra el grupo Marsans en tribunales internacionales.

Esta es la realidad. Hay un principio republicano: a todos nos enseñaron cuando fuimos a la facultad y en el colegio secundario que en el sistema republicano rige el principio de responsabilidad de los funcionarios.

Quiera Dios que nuestro sistema democrático nos permita poder hacer efectiva la responsabilidad del secretario de Transporte por la ruinosa administración que ha tenido en el manejo del transporte en nuestro país y particularmente en la gestión de Aerolíneas Argentinas.

Cuando uno observa el manejo que ha hecho el secretario de Transporte de Aerolíneas Argentinas, más allá de toda la historia de esta empresa que no ha sido buena, ve que la administración ha estado plagada de desaciertos. Este gobierno no puede estar orgulloso y menos el secretario de Transporte, de lo que se ha hecho con Aerolíneas Argentinas y de lo que se está haciendo.

No voy a hablar de la deuda que se asume, del valor negativo que ha dado el Tribunal de Tasaciones ni de que no se va a tener que pagar nada en consecuencia. Me hubiese gustado que para el tratamiento de este proyecto hubiera venido la Procuración del Tesoro para que esclarezca a los señores diputados cuáles van a ser las consecuencias jurídicas de esta expropiación, que no se han puesto de manifiesto, y cuáles van a ser las consecuencias económicas.

Pero más que todo eso –ya lo ha dicho algún legislador acá– lo que me preocupa es que no tenemos ningún indicio de que la Secretaría de Transporte y el señor Alak sepan qué hacer con Aerolíneas Argentinas. A nosotros ya se nos dijo lo que le iba a costar al Estado hasta fin de año la administración de Aerolíneas Argentinas, pero ha sido mucho más. De acuerdo con los últimos números, se habla de que ya son más de mil millones de pesos los que desde el 17 de julio lleva gastados el Estado nacional en Aerolíneas Argentinas.

¿Cuánto les va a costar a los argentinos una empresa que no ha empezado a reducir su déficit? ¿Cuánto va a costar la falta de idoneidad que tiene la actual conducción de Aerolíneas Argentinas, en cabeza del señor Alak, que viene de ser intendente de una ciudad pero que no conoce absolutamente nada del negocio del transporte aerocomercial?

¿Cuánto nos va a costar a los argentinos que no haya idea de qué se va a hacer con esta empresa? Hemos conocido por los medios de comunicación que se han aumentado los vuelos a Venezuela, utilizando *airbuses* a la mitad de su capacidad, aumentándose el déficit.

Otras decisiones se tomaron en conjunto con el gremio de los pilotos. Se decía que iban a incorporar doscientos más, cuando sabemos que ya la planta de la empresa Aerolíneas Argentinas es superior a la media de cualquier empresa del

mundo. ¿Cuánto les va a costar a los contribuyentes argentinos esta decisión?

Nosotros siempre estuvimos de acuerdo con la necesidad de preservar el servicio y las fuentes de trabajo. Necesitamos una Aerolíneas Argentinas fuerte, pero no se trata de poner plata. Este gobierno ha puesto en subsidios mucho dinero para el transporte.

La caja que maneja el secretario de Transporte para subsidiar a los diversos medios de transporte es enorme. Sin embargo, a pesar de todo lo que ha dispuesto el presupuesto nacional y los subsidios que maneja el secretario de Transporte, los servicios –entre estos el transporte ferroviario– han decrecido en su eficacia y su eficiencia.

El problema es que este proyecto de ley y este cambio de manos no nos garantiza que esta empresa vaya a salir adelante como corresponde. Necesitamos que el gobierno cambie la conducción de la Secretaría de Transporte para que se nos garantice que se van a prestar mejores servicios y se va a construir una empresa de bandera como corresponde.

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

**Sr. Pais**. – Señora presidenta: vamos a tratar de retomar el hilo argumental del señor diputado Alejandro Rossi que creo honestamente ha sido desvirtuado por muchas intervenciones que o lo han malinterpretado o lo han tergiversado ex profeso.

Realmente, la posición del oficialismo no es la más fácil, pero es la necesaria; es la posición que debe preservar un servicio público esencial; es la posición que debe preservar la gobernabilidad.

No queremos el discurso fácil y el aplauso corto; queremos el discurso trabajoso y los hechos que confronten la realidad, que permitan que Aerolíneas Argentinas y Austral presten un servicio cada vez más eficiente. Esta es la razón de la utilidad pública.

Aquí se ha incurrido en verdaderas incongruencias. Se ha dicho que existen hipocresías buenas y malas. También se ha señalado que nos encontramos ante una lamentable satisfacción. La verdad es que las satisfacciones son todas buenas y las hipocresías todas malas.

De lo que hablamos es de garantizar la continuidad de una empresa en marcha. No podemos expropiar algunos activos, otros que están en *leasing* o comprarnos juicios con los diferentes titulares de las aeronaves. Tampoco podemos expropiar la estructura organizativa, que es lo más importante que tiene Aerolíneas Argentinas, es decir, el personal que está trabajando.

Podrían pasar meses, y hasta más de un año, durante los cuales careceríamos de un servicio aerocomercial de cabotaje e internacional normalizado. En ese caso, ¿quién pagaría los costos de la sociedad toda? Todo esto tiene que ver con la gobernabilidad.

Muchas propuestas hablan de la buena fe, pero permítanme ponerlas en duda, sobre todo cuando esa buena fe lleva ínsito generar el caos, porque en ese caso se convierte en una propuesta hipócrita.

Quizá no sea ésta la solución que más nos complazca, pero no vemos una mejor para garantizar la continuidad de un servicio esencial.

En este marco queremos aclarar que vamos a pagar –conforme con la ley de expropiaciones– un peso. También es cierto que como accionistas mayoritarios nos haremos cargo del pasivo. Pero lo importante es que vamos a poder revisar ese pasivo –como lo haría cualquier accionista que integra el directorio de una empresa–, a fin de pagar lo que es legítimo y cuestionar en los tribunales nacionales lo que sea ilegítimo. Además, si hubo directorios que aprobaron balances falsos, es algo que podremos rever y sus integrantes después tendrán que rendir cuentas en los tribunales penales, y no en el CIADI, como algunos están propiciando para que nos demanden.

Los pocos recursos que tiene este Estado los va a poner para que sigan volando los aviones y para que tengamos un servicio aerocomercial que opere con normalidad. De ninguna manera los vamos a usar –como se propicia en algunos de los proyectos de la oposición– para pagarle a Marsans. Hago esta aclaración porque lo que no dicen los proyectos que propician expropiar los activos de la empresa, es que en ese caso habría que pagarle ahora a Marsans. Ellos propician pagarle a Marsans y nos cuestionan que queramos hacernos cargo del pasivo. Nosotros

no queremos pagarle un peso a quienes mal administraron la empresa.

Por lo tanto, pretendemos acceder al control jurídico de la compañía, y no sólo al gerenciamiento, que es lo que hoy tenemos. Tener el control jurídico implica hacernos cargo del paquete accionario como propietarios, y así cumplir dos objetivos: en primer lugar, asignar hasta un diez por ciento a los trabajadores mediante el sistema de propiedad participada. Queremos involucrarlos en la gestión y en el manejo de la empresa.

En segundo término, podremos mantener la normalidad del servicio al tiempo de investigar la gestión anterior, con la potestad que nos otorgue ser titulares del paquete accionario mayoritario.

Diría también que esta empresa –que continuará siendo una sociedad anónima– le va a seguir debiendo los impuestos al Estado. Pero esperamos que los pueda pagar con la utilidad que obtenga a partir de una mejor gestión.

Esta empresa –reitero que será una sociedad anónima administrada por directores en representación del Estado y de los trabajadores– tiene un solo compromiso: seguir brindando con normalidad el servicio de transporte aerocomercial en la República Argentina, fundamentalmente el de cabotaje.

Hemos tenido verdaderos motines en los aeropuertos –ahora nos estamos olvidando–, acciones de ataques hacia empleados de las empresas Aerolíneas y Austral y de verdadera vejación de muchos pasajeros, que se han sentido estafados por el país, y turistas desencantados, y no hemos tenido el colapso del sistema. Imaginemos qué pasaría con meses de sistema colapsado. Múltiples actividades y millones de argentinos se verían afectados.

Entonces, como desde el oficialismo tenemos la responsabilidad de gobernar y no de hacer grandes discursos, muchos de ellos con hipocresía –siempre mala–, debemos tomar estas decisiones, que implican hacernos cargo de lo que el pueblo nos encomendó, porque el pueblo encomendó gobernar a la mayoría parlamentaria y fundamentalmente al Poder Ejecutivo nacional.

En este marco, el Congreso es el único calificado, conforme al artículo 17 de la Constitución

Nacional, para decidir qué se expropia y qué no. Será la mayoría, a la que tenemos que respetar, la que resolverá.

Creemos que la única garantía de que ese servicio no colapse es expropiar la empresa en marcha. No hay otra cosa que nos dé esa garantía: ni la quiebra ni la compra de activos ni colocar en situación de colapso a miles de trabajadores de estas dos empresas. O sea que sin solución de continuidad debemos seguir transitando en un marco cada vez más normal de prestación de un servicio público que este bloque de la mayoría califica de esencial y en el que está en juego el interés público de la Nación. (*Aplausos.*)

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

**Sr. Giubergia.** – Señora presidenta: recuerdo que no hace mucho tiempo, en la segunda quincena de agosto, en la bancada oficialista se daban abrazos, había aplausos y nos decían que se había aprobado una ley que devolvía la empresa Aerolíneas Argentinas al Estado argentino. Nosotros preguntábamos qué ocurría con la ley 26.412, que establecía que el Estado argentino debía comprar las acciones de Aerolíneas Argentinas y de Austral. Nos preguntábamos cuál era la vigencia de este sistema, cómo se entiende que vayan a comprar si hay un acta acuerdo, y solicitábamos y decíamos claramente que dicha acta acuerdo debía ser declarada nula de nulidad absoluta por el Congreso de la Nación. Sigue siendo un instrumento total y absolutamente nulo.

Más allá de que el grupo Marsans la quiera utilizar como argumento para sostener algún derecho, el Congreso debe decirle que esa acta acuerdo no tiene validez alguna.

Cuando vino el señor secretario de Transporte a las comisiones y le preguntamos cuáles eran las sanciones que se habían instrumentado en relación con el incumplimiento reiterado y permanente de lo actuado por esta empresa y qué había hecho la Secretaría, por supuesto no aportó absolutamente nada.

El secretario Jaime contestó algunos interrogantes. Yo preguntaba por qué se había dictado el decreto 565, en virtud del cual se dejaba sin efecto la modificación de la ley que habilitaba la aplicación de multas a la empresa de trans-

porte aerocomercial por sobreventa de pasajes, de lo cual enseguida vamos a hablar. Yo quería que el secretario me explicara cuáles eran los motivos que llevaron al dictado de este decreto. Recordarán que dicho decreto es el que dejaba sin efecto las obligaciones por las multas.

Quería saber qué criterios se utilizaron para aprobar los estados contables y la gestión de Aerolíneas Argentinas al 31 de diciembre de 2007, y los estados contables especiales de gestión de Aerolíneas Argentinas al 17 de julio de 2008.

¿Qué nos dice el señor Jaime? “Puntualmente, respecto de lo señalado por el señor diputado, dentro de lo que es la norma dispuesta por la OACI –donde están, por supuesto, todos los demás países comprendidos en dichas normas–, están establecidas las penalidades en cuanto al no cumplimiento de la frecuencia de los vuelos. Por eso, hice referencia a todas las sanciones que tienen éstas y otras empresas y a cuáles son las penalidades que están siendo aplicadas. Inclusive, señalé cuáles son las instancias judiciales en razón de todos estos incumplimientos mencionados.

”En cuanto a la aprobación y a los estados contables, obviamente que la Auditoría General de la Nación y la Sindicatura General de la Nación van a trabajar en la determinación de los estados contables y los balances respectivos.”

Señora presidenta: el secretario de Transporte Jaime, gran responsable del estado de nuestra línea aérea de bandera, no se hizo ni se hace cargo de su responsabilidad, y obviamente no podemos mantener silencio ante esta conducta, que en este momento significa para la República Argentina 1.027 millones de pesos. En este sentido, nos preguntamos qué es lo que se hizo y nos siguen diciendo que no se va a pagar la deuda ilegítima. Se ha decidido tomar las acciones de esta empresa y de toda la deuda de Marsans, uno de los vaciadores más grandes que tuvo la República Argentina. No vaya a ser que con la plata que obtuvieron con el vaciamiento de Aerolíneas Argentinas vengan a querer blanquear los recursos, con la norma que trataremos en el recinto la semana próxima.

El informe de la AGN nos dice que hubo un incremento en el patrimonio neto de ambas sociedades de 1.296 millones de pesos, es decir, 145 por ciento, al 17 de julio de 2008, fecha de

corte en que se inició la administración conjunta entre los privados y el Estado.

La AGN informa que los componentes del ajuste se refieren a la valuación de activos fijos de las sociedades en el orden de los 711 millones de pesos, conforme la tasación de las aeronaves, repuestos y sus reparaciones, efectuadas por el Tribunal de Tasaciones de la Nación.

También se habla de incorporar en los estados contables la deuda de 276 millones de pesos reclamada por la AFIP en concepto de retenciones del impuesto a las ganancias a beneficiarios del exterior.

Asimismo se hace referencia a la estimación del ajuste al crédito fiscal del IVA por 189 millones de pesos, originado en las dificultades normativas existentes para su recuperación.

No podemos callarnos ante esta estafa y ante esta mentira. El secretario de Transporte –que estuvo en este Congreso y en la reunión conjunta de las comisiones del 6 de agosto de 2008–, nos dijo que hasta esa fecha no sabía absolutamente nada, cuando en realidad hasta el 17 de julio se habían transferido 86 millones de pesos que fueron puestos en el pasivo no corriente. Hasta el 17 de noviembre las transferencias del Estado nacional a ambas empresas aéreas arrojan un total de 737 millones de pesos, y hoy estamos superando los mil millones de pesos.

Entonces nos preguntamos cómo es posible que la República Argentina se haga cargo de esto. Me hubiese gustado que estuviera presente en este recinto el señor presidente de esta Cámara para decirle que en nuestra provincia de Jujuy, tenemos una situación muy difícil con más de 2.300 obreros –me refiero a la quiebra del ingenio La Esperanza– y hemos planteado la situación y la necesidad de llevar a cabo la expropiación. Así como vaciaron Aerolíneas Argentinas también vaciaron a una empresa nuestra en Jujuy. Se tuvo la misma actitud.

De esta manera, nuestros trabajadores andan llorando y arrodillándose ante el Poder Ejecutivo nacional para ver si nos dan una migaja de 20 millones de pesos para poder llevar adelante la interzafra a los efectos de que siga manteniéndose la fuente de trabajo de 2.000 personas.

Por eso, nos oponemos total y absolutamente a este proyecto que plantea el oficialismo. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Basteiro**. – Señora presidenta: vengo a este recinto en nombre del Bloque Encuentro Popular y Social a plantear obviamente el apoyo al proyecto de la mayoría del que soy cofirmante, al igual que a muchos de los dictámenes que también desde la comisión bicameral que integro hemos recomendado a esta Cámara para así avanzar en la aprobación de esta iniciativa.

Es una alegría muy grande poder estar hoy aquí y tener la posibilidad de votar la expropiación de una empresa de la que formé parte y donde dejé muchos años de mi vida. Espero poder volver algún día a ella para colaborar y estar con todos los trabajadores aeronáuticos en defensa de esa empresa.

No quiero hablar tan sólo como argentino o como legislador, y lo digo sin pretender alejarme de esta postura equitativa que debemos tener como diputados para pensar de la mejor manera los proyectos que vamos a votar. Lo quiero también hacer como trabajador aeronáutico intentando representar en parte a muchos de los que hoy están aquí.

El proceso de Aerolíneas Argentinas fue de lo más complicado a lo largo de estos últimos diecisiete años. Hoy quizás estemos terminando ese proceso que, obviamente, comenzó con la privatización de la década del 90 y que se extendió con el vaciamiento de la empresa Iberia –perteneciente al estado español–. Posteriormente, a partir de 2001, ante la falta de compromiso del gobierno de de la Rúa y la responsabilidad primaria y fundamental del gobierno de Menem en dicho proceso de privatización, nos encontramos nuevamente ahora debatiendo la necesidad de expropiar la empresa ante la urgencia de un salvataje, porque se encuentra al borde de la desaparición, de la quiebra.

Vale la pena destacar y recordar que dentro de cuatro días se cumplen 58 años del nacimiento de Aerolíneas Argentinas. Ella surge de un proceso quizá muy parecido al que hoy estamos generando.

En aquel momento, el 7 de diciembre de 1950, el gobierno del general Perón tomó cuatro empresas que prácticamente también estaban vaciadas por la actividad privada. De esta manera, se hizo cargo de ellas, creó una

nueva compañía y a lo largo de casi treinta y cinco años ella fue motivo de orgullo de todos los argentinos.

Hoy, por suerte, desde hace algunos años, a partir de este gobierno, el Estado comenzó a cambiar la lógica de que las privatizaciones eran la salida para los servicios públicos, es decir que era lo que tenía que hacer un Estado para evitar pérdidas.

Por eso, en todo ese proceso, el tema del correo y del agua fueron proyectos que pudieron terminar cerrándose con negociaciones junto al sector privado, que abandonaba las empresas acusadas de brindar estos servicios de forma a veces escandalosa.

Por primera vez aquí vamos a utilizar la figura de la expropiación. Esto tiene que terminar de esta manera porque más allá de la ley 26.412 –que votamos en este recinto en el mes de agosto, intentando generar una negociación para poder autorizar al gobierno nacional a que comprara el paquete accionario de Aerolíneas Argentinas–, la actitud del grupo Marsans fue la que no permitió avanzar en un acuerdo lógico y justo, pagando un precio que nunca podría haber sido el que ellos pretendían. El Tribunal de Tasaciones de la Nación estimó muy correctamente que el valor era negativo.

Hoy estamos expropiando por primera vez esta empresa a valor cero, y éste es un hecho realmente significativo. Cabe destacar la actitud, la valentía y la dignidad del gobierno nacional de no dejarse arrastrar ni apurar por aquellos que, creyendo que amenazando con denuncias en organismos internacionales, iban a condicionar a este Congreso para que no avanzáramos y no tomáramos las medidas que debemos implementar.

Por eso, al inicio de la sesión, mi compañera Ibarra explicó claramente por qué estábamos apoyando este proyecto. Además habló de las objeciones que formulábamos en relación con la propuesta de la oposición en cuanto a que la quiebra era una salida o también la expropiación de activos.

No existe posibilidad ni capacidad de avanzar en otro proyecto que no sea el de la expropiación. Fue inteligente el proceso que se dio dentro de esta Cámara. No podíamos expropiar sin

antes haber intentado generar una negociación o intentar comprar la compañía.

La comisión bicameral se conformó para dar apoyatura legal a los pasos que dimos. Por eso, convocamos a las autoridades de la compañía, para que nos explicaran cuál era su postura. Todos saben que dieron respuestas evasivas, terminando con un papelón al presentar súbitamente una nota por Secretaría en la que expresaron que no iban a aceptar ninguno de los pasos que diera este Congreso para una posible expropiación.

Creo que estamos a punto de votar un principio que debemos tener todos los argentinos. Me extraña sobremanera que haya bloques que den argumentos a empresarios españoles al sostener que la expropiación no tiene basamento legal. Argumentan que estamos procediendo de manera ilegal. Pero aquí se dieron todos los pasos que la propia ley de expropiación nos obligaba a dar. No dejamos ningún flanco abierto.

No teman por la amenaza del grupo Marsans de acudir a los tribunales internacionales. En primer lugar, el grupo Marsans debería haber cumplido con la ley penal tributaria y no haber generado la deuda que produjo a lo largo de los últimos seis meses.

El grupo Marsans debería haber cumplido con la prestación del servicio. Por eso, le aplicaron innumerable cantidad de multas los organismos de control de la actividad aerocomercial.

El grupo Marsans no debió haber sobrevenido vuelos en forma indiscriminada. Por eso, soportó una denuncia de las organizaciones vinculadas con la defensa del consumidor.

El grupo Marsans tiene una causa abierta en el Juzgado N° 35 de Madrid por malversación de fondos, contra Gerardo Díaz y Gonzalo Pascual, dueños del grupo Marsans, que malversaron los recursos que la SEPI, en nombre del Estado español, había depositado en Aerolíneas para solventar la compañía. Ellos desviaron esos recursos a otras empresas del grupo.

El grupo Marsans tiene muchos muertos en el placar como para poder ir a reclamar algo a la Justicia internacional.

Sabiendo que no me iban a alcanzar los siete minutos de que dispongo para hacer uso de la palabra ni para expresar los pensamientos y líneas de acción que llevamos adelante en este

Congreso ni los sentimientos que uno tiene por el hecho de estar sentado en esta banca para votar este proyecto, quiero compartir con ustedes un pensamiento y un poco de historia.

En la década del 90 –antes de la campaña en defensa de la empresa de 2001 conocida como “Salvemos Aerolíneas” o “Todos somos Aerolíneas”–, se aprobó la Ley de Reforma del Estado.

La primera empresa a privatizar fue Aerolíneas Argentinas. Entonces, desde mi sindicato, iniciamos una campaña con pegatinas y carteles por toda la ciudad. El logo de Aerolíneas es un cóndor que representa un símbolo para todos los que estamos en actividad y para el pueblo argentino en general. En ese momento utilizamos la frase: “El cóndor no se va”.

Luego de la lucha que tuvimos en ese proceso, como ocurrió con todos los que llevaron adelante los grupos privados –a veces con actitudes no claras por parte de los diferentes gobiernos y con denuncias en la más absoluta soledad–, cuando perdimos esa pelea sacamos otro cartel que decía: “El cóndor se fue”.

Teníamos la intención de que el pueblo argentino tomara conciencia de lo que estaba pasando. No se tenía idea de las consecuencias que esto iba a traer. Pero hoy creo que estamos ante la posibilidad de poder decir con toda la fuerza: “El cóndor vuelve”.

El cóndor vuelve para que tengan servicios todas y cada una de las ciudades del interior del país. Para que los diputados de Tierra del Fuego no tengan que estar presentando proyectos, para que se pueda brindar correctamente el servicio a esa provincia, para que los diputados de Jujuy puedan volar y no tengan que trasladarse 200 kilómetros para llegar a la Capital Federal, para que cada una de las economías regionales encuentre en Aerolíneas un apoyo para su desarrollo, para que el turismo crezca, para que sea una ambulancia para cada uno de los pueblos del interior del país –a fin de trasladar enfermos– y para que sea un servicio público imprescindible para la Nación, para el Congreso, para el pueblo argentino y para sus trabajadores. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

**Sra. Diez.** – Señora presidenta: hoy tratamos nuevamente el tema de Aerolíneas Argentinas.

Se trata de una cuestión que de una u otra manera afecta a todos los argentinos.

Comparto muchas de las cosas que se han dicho en este recinto. Hoy, nadie tiene dudas de que Aerolíneas Argentinas brinda un servicio público que nos permite unir nuestro extenso territorio y dar comunicación a aquellos parajes que en sí mismos no son rentables ni turísticos.

Ha fracasado el rescate mediante la compra que se votó hace algunos meses. La gran mayoría de mis colegas está de acuerdo con la expropiación. En todo caso, se puede disentir en la metodología.

En este sentido, quiero manifestar que desde el bloque del Partido Renovador de Salta apoyamos en general el proyecto. Digo en general porque hay un tema que todavía no nos convence, que es la cuestión de la deuda.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Eduardo Alfner.

**Sra. Diez.** — Creemos que no debemos hacernos cargo de deudas que no surgieron del movimiento corriente de la empresa. Se trata de deudas de origen cuestionable, y aquí podemos tener algunas diferencias. Por ello, haremos nuestras observaciones durante el tratamiento en particular.

No quiero dejar pasar por alto que en su momento hicimos hincapié en la necesidad de rescatar a Aerolíneas Argentinas, entre otras cosas, por la cantidad de empleados que allí trabajan.

Insisto en esta cuestión, porque me resulta absolutamente imprescindible pensar en las 9 mil personas que allí se desempeñan, sobre todo cuando hoy, en comparación con el momento en que hemos votado el otro proyecto, existe una necesidad imperiosa de cuidar las fuentes de trabajo.

En segundo lugar, quiero señalar que me ha parecido excelente el proyecto del oficialismo en cuanto a haber pensado en la posibilidad de la ocupación temporánea. Desde el momento de la declaración de utilidad pública hasta que efectivamente se concrete todo el trámite expropiatorio, pueden pasar varios meses, por

lo que me parece muy interesante que la norma prevea lo que ocurrirá en ese lapso.

En razón de lo dicho, dado que también ya se ha debatido mucho en este recinto, quiero manifestar que votaremos por la afirmativa en general y que en el tratamiento en particular presentaremos algunas disidencias. (*Aplausos.*)

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

**Sr. Macaluse.** — Señor presidente: no sé si el hilo de voz que tengo ahora me permitirá completar lo que quiero decir. En todo caso, si llego a interrumpir mi exposición, solicito autorización para insertar mi discurso.

Cuando se debatió el tema de Aerolíneas Argentinas, hace pocos meses, dijimos que la sanción de aquella norma dejaba abiertas distintas posibilidades, entre ellas la de la expropiación, con la que estamos de acuerdo, y creo que reúne un consenso amplio en esta Honorable Cámara.

Ahora, nos encontramos con una serie de dificultades para llevar a cabo no solamente la expropiación, sino también un proceso de reestatización y puesta en funcionamiento óptimo de la empresa. Esto significa modificar la estrategia comercial que tiene toda empresa privada para reconvertirla en una empresa real de servicios destinados a los ciudadanos y a las economías regionales, como debe tener todo Estado.

La primera dificultad que encontramos —esto lo mencionamos en aquella oportunidad— son los tratados de protección de inversiones. La Argentina ha firmado 54 tratados que establecen cláusulas tales como la de la prórroga de la jurisdicción —que es inaceptable—, la del reconocimiento del estatus de un Estado o una empresa privada y la del país más favorable.

Durante varios años hemos presentado proyectos para denunciar no sólo el tratado de protección de inversiones suscripto con España, sino también los celebrados con otros países, ya que esto no ha significado una garantía de inversiones y sí un cepo para la adopción de estrategias económicas y sociales acordes con el desarrollo de nuestro país.

El segundo inconveniente está dado por el hecho de que la Argentina reconoce al CIADI como un centro donde se dirimen las diferencias en cuestiones referidas a inversiones. Esto

lo hace a través de una ley que desde nuestro punto de vista es a todas luces inconstitucional porque no respeta lo establecido en el inciso 24 del artículo 75 de la Constitución Nacional reformada en 1994.

En tal sentido, hemos presentado un proyecto para declarar la nulidad del reconocimiento argentino respecto del CIADI. Esto debe ser resuelto porque hoy constituye una dificultad que vamos a seguir teniendo con cada una de las decisiones soberanas que queramos tomar respecto de empresas extranjeras. El señor diputado Vega lo ha planteado claramente. Estoy de acuerdo con eso y creo que este Parlamento debería resolver una estrategia al respecto.

La otra dificultad que tenemos está determinada por la absoluta falta de controles por parte de la empresa Marsans para gestionar Aerolíneas Argentinas. Al respecto, el gobierno nacional ha firmado balances que no deberían haber sido firmados. Hubo una falta de estrategia jurídica, a diferencia de lo que ocurrió con el Estado español, que demandó a Marsans ante el Juzgado N° 35 de la ciudad de Madrid.

Por otra parte, en el mes de mayo se suscribió un acta clandestina de cuyo contenido nos enteramos meses después y por la que se comprometía al Estado argentino. Posteriormente, en el mes de julio se firmó otra que favorecía a la empresa pero no al Estado nacional, así como tampoco a los ciudadanos argentinos y a los trabajadores de Aerolíneas Argentinas.

Todo esto ha tenido lugar en el contexto de una gestión general en materia de transportes que en mi opinión es claramente pésima porque sobran subsidios, faltan controles, las empresas privadas se llevan los beneficios y los ciudadanos y usuarios de nuestro país padecen los perjuicios en el uso de los servicios.

Nosotros estamos de acuerdo en que la empresa se estaticé y expropié porque creemos que hay que sostener su funcionamiento en forma ininterrumpida, así como también la fuente de trabajo. Al mismo tiempo estamos en desacuerdo con la estrategia planteada por este gobierno respecto de la relación que ha tenido con la empresa Marsans y con el Estado español.

Frente a esto, que nos pone ante una disyuntiva, preferimos adoptar una posición responsable contribuyendo al mantenimiento de las fuentes

de trabajo y a la posibilidad de que la empresa siga funcionando y no interrumpa su servicio, porque sabemos las consecuencias que podrían producirse para el conjunto de los ciudadanos. Hace poco tiempo, en Chile, los trabajadores de la administración pública adoptaron una medida de fuerza. Esto significó el cierre de la frontera, y la gente de Río Grande quedó aislada porque no había vuelos de Aerolíneas Argentinas y carecían de un paso terrestre. Eso muestra la necesidad de tener una empresa aérea que funcione.

**Sr. Presidente** (Fellner). – Señor diputado: el señor diputado Cigogna le está solicitando una interrupción, ¿se la concede?

**Sr. Macaluse**. – Sí, señor presidente.

**Sr. Presidente** (Fellner). – Para una interrupción tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Cigogna**. – Señor presidente: quiero advertir que en ningún momento debemos hablar de estatización. La Nación Argentina tiene serios conflictos fuera de su frontera con acreedores que están pendientes para caer sobre nosotros y trabarnos embargos sobre bienes del Estado argentino. En consecuencia, para la interpretación auténtica de la norma debe quedar claro que no se está estatizando Aerolíneas Argentinas. Se trata de una empresa, de una sociedad anónima de derecho privado; estamos expropiando las acciones y a este efecto es indiferente que el Estado argentino sea dueño del 10, el 50 o el 90 por ciento de esas acciones.

La persona jurídica Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, Austral y las controladas tienen una personería distinta de sus accionistas. En consecuencia, es una empresa privada, una sociedad de derecho privado, y no la estamos estatizando.

Por supuesto, dejo a salvo la buena fe del señor diputado y de algún otro que se expresó en esos términos, pero es importante que esto quede claro porque no tenemos que dar argumentos para que el día de mañana los usen en nuestra contra.

**Sr. Presidente** (Fellner). – Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Macaluse**. – Señor presidente: frente a esta decisión y esta disyuntiva la diputada Vilma

Ibarra explicó con claridad cuáles serían los costos económicos y sociales que implicaría la aprobación de los proyectos alternativos que se presentaron y que son más onerosos que el que estamos considerando.

El diputado Raimundi planteó con razón que esto se está discutiendo en distintos andariveles. Uno es el legislativo y otro es el de las negociaciones que se van a llevar a cabo desde el Poder Ejecutivo nacional con el grupo Marsans.

Nosotros planteamos que esta ley sea lo más restrictiva posible de manera tal de acotar con claridad, con un marco muy estricto, las negociaciones que se van a llevar a cabo. Porque nosotros podemos producir acá el mejor auto, pero sabemos que los choferes van a ser Ricardo Jaime y Julio De Vido, que justamente no son personas que hayan gestionado muy bien el sistema de transporte y les guste venir al Congreso de la Nación a dar informes sobre lo que están haciendo. En ese aspecto, como condición para votar este proyecto de ley, hemos solicitado modificaciones, por lo que pedimos al miembro informante que antes de que se vote en general exprese si se aceptan y las lea.

Nosotros planteamos la necesidad de que se informe al Congreso de la Nación un plan general de negocios de 180 días, de que se establezca una investigación para deslindar la deuda legítima de la ilegítima y que de acuerdo con ella el gobierno nacional se presente en calidad de querellante o denunciante, según correspondiere, para demandar a la empresa Marsans por la administración fraudulenta y el vaciamiento de Aerolíneas Argentinas. (*Aplausos.*)

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

**Sr. Pinedo.** – Señor presidente: yo no iba a hablar porque me parece que las exposiciones de los señores diputados Bullrich y Obiglio han sido muy claras.

De todas maneras, quiero dejar sentada nuestra posición en el sentido de que lo relevante en el tema que estamos tratando es cómo preservar un sistema aerocomercial que funcione y que preste un servicio de calidad a los argentinos a precios razonables. Lamentablemente, el debate sobre este tema ha estado ausente en la primera discusión que hemos tenido y me parece que vuelve a estar ausente hoy.

¿Cómo se hace para tener una oferta suficiente de aviones y también para tener precios razonables? ¿Cómo se hace para tener servicios en calidad y cantidad necesaria para que la Argentina se desarrolle, especialmente la Argentina del interior?

Esta discusión estuvo ausente. Estamos discutiendo sobre funcionarios que no cumplieron con su deber, que han puesto la firma en decretos diciendo que no han cumplido con su deber y que en el mismo decreto pedían que les dieran a ellos la administración del servicio. Increíblemente hemos hecho eso.

Estamos frente a funcionarios que han dicho que empresas privadas no cumplieron con sus obligaciones y no repararon un segundo en que ellos no controlaron que cumplieran y que, no obstante eso, se hacen cargo de la prestación del servicio.

Ni siquiera servían para controlar pero quieren prestar el servicio y lo están haciendo. Hemos discutido de un gobierno que nos dice que va a gastar 500 millones de pesos, que se gasta dos mil millones en el mismo período y nadie sabe qué hicieron con la plata.

El administrador, que en una empresa privada supongo que habría sido echado, está lo más contento y pide que le demos una canilla ilimitada de dinero para que siga gastando de una manera que no conocemos.

Los servicios siguen siendo deplorables en calidad y en cantidad. En esta circunstancia tenemos la opción de garantizar la continuidad del servicio con una empresa nueva, como propuso la oposición, o con la continuidad de la empresa en un proceso concursal para determinar quiénes son los acreedores legítimos.

El oficialismo optó por otro camino, que era hacer una compra directa. Le dijimos que iba a fracasar; nos dijeron que no, que éramos unos inútiles y finalmente fracasó.

Aquí estamos de vuelta con una propuesta de expropiación. Hace bastantes meses les dijimos que si querían comprar algo para que el Estado tuviera elementos para prestar el servicio, nosotros les íbamos a facilitar la posibilidad de que el Estado pudiera comprar lo que necesita, ya sea un elemento, un avión, alguna cosa, pero les pedimos que no permitieran que el Estado

argentino se cargara con una deuda que es de un privado.

El hecho de que el acreedor sea el Estado no quiere decir que la deuda no esté ni que se esté condonando. Solamente alguien demasado alejado de la administración de un quiosco puede decir que es irrelevante que el acreedor asuma que no le paguen o que es irrelevante que el comprador asuma la obligación de pagar gastos corrientes a razón de 2 mil millones de pesos por semestre sin compensación. Esto no resiste mayor análisis.

En definitiva, nosotros no deberíamos estar trabajando para los sindicatos ni para los funcionarios ni para los intereses que se ocultan detrás de la bandera de nuestro país. Porque no estamos hablando de la bandera sino de los intereses que se ocultan detrás de ella.

Lo que deberíamos hacer es llevar adelante alguna de las propuestas de la oposición, que han demostrado que son mucho más sensatas, contundentes y efectivas que las del oficialismo, y además discutir cuál va a ser la política aerocomercial en la Argentina en beneficio de los usuarios y de las provincias del país. (*Aplausos.*)

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

**Sr. Pérez** (A.). – Señor presidente: prácticamente podríamos reiterar los argumentos que dimos hace tres meses cuando nos opusimos al proyecto de rescate presentado por el oficialismo.

En aquel momento, decíamos que el rescate de una empresa implica hacerse cargo del activo y del pasivo. El activo de la empresa es prácticamente inexistente y el pasivo es mucho más abultado que los 890 millones de dólares que se reconocían.

Lo único que ocurrió en el medio, en estos tres meses, es que la información de la Auditoría General de la Nación y del Tribunal de Tasaciones terminó confirmando las claras presunciones que teníamos en el sentido de que la empresa prácticamente no tenía activos y era puro pasivo.

La Auditoría General de la Nación ha determinado que el activo de Aerolíneas Argentinas es de 730 millones de pesos, y que el valor del pasivo es de 3.270 millones de pesos, es decir

que Aerolíneas tiene un patrimonio negativo de 2.540 millones de pesos u 832 millones de dólares.

Se podría decir que ese es el informe de la Auditoría General de la Nación, que deberíamos recurrir a otro informe. Pero también está el informe del Tribunal de Tasaciones de la Nación, que ha dicho que efectivamente Aerolíneas Argentinas tiene un patrimonio negativo de 832 millones de dólares.

Si tomáramos las cuestionadas fórmulas del flujo de fondos, el patrimonio de la empresa seguiría siendo absolutamente negativo, pero por 622 millones de dólares.

De modo tal que tanto en el caso del rescate como en el de la expropiación, básicamente nos estamos haciendo cargo de una sospechada fraudulenta deuda contraída por una empresa en virtud del descontrol, la falta de control o la connivencia con el Estado nacional.

El informe de la Auditoría General de la Nación nos dice no sólo eso, que tiene mucha deuda, sino también que tiene un déficit operativo mensual que inclusive es más alto que el déficit operativo reconocido en la Cámara por el propio Jaime. Jaime dijo que iba a haber que sostener a la empresa por su déficit operativo con 50 millones de dólares por mes, y en estos cinco meses se ha comprobado que la suma aportada por el Estado nacional aun ha sido mayor.

Además, el informe de la Auditoría nos dice concretamente que al 31 de diciembre del año 2007 la sociedad estaba comprendida en el inciso 5 del artículo 94 de la Ley de Sociedades Comerciales. Esto significa que la sociedad estaba incurso en la causal de disolución por pérdida de capital social.

Para traducirlo, lo que nos está diciendo la Auditoría es que la empresa es absolutamente inviable, a menos que –dice posteriormente– se den dos cosas, y el gobierno deberá ser quien diga si las va a hacer: en primer lugar, una inyección de aportes externos muy fuertes, y en segundo lugar, un plan de negocios.

Hoy, estamos aprobando la expropiación sin plan de negocios y sin que nos digan cuál va a ser la inyección de aportes que piensa hacer el gobierno nacional para tornar viable la empresa. ¿Saben por qué no lo dicen? Porque si lo hicieran nos daríamos cuenta de que es un

despropósito absoluto continuar con la empresa y que lo más razonable sería la constitución de una nueva. Digo esto desde todo punto de vista y no sólo desde el económico. No sólo es más razonable y menos costoso constituir una nueva empresa, sino que por la estructura que hoy tiene Aerolíneas Argentinas resulta absolutamente disparatado pretender sostener un buen servicio aerocomercial.

Voy a aportar algunos datos que confirman mis palabras. Como dijimos en su momento, Aerolíneas Argentinas cuenta con una flota de ochenta y cinco aviones, de los cuales sólo uno es propio. La mayoría de las aeronaves están en alquiler bajo contrato de *leasing*. Además, de los ochenta y cinco aviones funcionan sólo treinta.

Imagínense lo difícil que resulta tornar viable una empresa que paga mensualmente contratos de alquiler por ochenta y cuatro aviones, de los cuales funcionan treinta, que pertenecen a tres marcas distintas: MD, Boeing y Airbus. Esto triplica el gasto de mantenimiento y de reparación.

Entonces, queda en claro que no sólo nos estamos haciendo cargo de una fabulosa deuda, sino que además nos haremos cargo de sostener una empresa sobre la cual todos los informes indican que tal como está hoy es inviable.

Para hacerla viable habría que volcar más recursos de los que insumiría empezar con una nueva empresa desde cero. Por eso propusimos como solución la creación de una nueva compañía. Podríamos crear una empresa con una flota de treinta aviones más dinámicos, más modernos y más homogéneos. Esto es más razonable desde el punto de vista operativo, estructural y económico que sostener este disparate.

A esta altura desconocemos cuál es el plan y qué piensa hacer el gobierno nacional. No sabemos cómo va a terminar esta película: primero nos hablaron de rescate, y cuando alguien habló de expropiación dijeron que ése no era el camino. Cuando les dijimos que si no se rechazaba el acta iba a tener valor, nos respondieron que el gobierno no aceptaría la validez de dicha acta. Sin embargo, con posterioridad el gobierno ejecutó cada una de las acciones que convalidaban el acta firmada entre Jaime y Marsans; incluso, cumplió los plazos que se establecían.

Después de todo eso nos vinieron a proponer el plan de expropiación. Pero mientras nos abocamos al tratamiento de este tema el gobierno mantiene la negociación con Marsans.

Por eso, debo decir con sinceridad que no sabemos si vamos por el camino de la expropiación, o si sólo se trata de un instrumento de presión para terminar negociando otras condiciones con Marsans.

Hay una característica que es la que siempre se ha destacado en la relación entre Aerolíneas Argentinas y el gobierno. Esa característica es la oscuridad. Aun hoy hay oscuridad, porque no sabemos qué es lo que piensa hacer el gobierno con Aerolíneas Argentinas.

No sabemos cómo va a terminar este proceso, pero sí sabemos cómo debiera finalizar. Esto tendría que terminar con un Estado que se hace cargo de la situación implementando un programa serio en materia de transporte aerocomercial, del que hoy carecemos en la Argentina.

Esto tendría que terminar con un Estado que garantiza la prestación de un servicio esencial—como lo es el transporte aerocomercial—y el mantenimiento de las fuentes de trabajo de quienes se desempeñan en Aerolíneas Argentinas.

Esto tendría que terminar con un plan de negocios serio. Recuerdo que hace cuatro meses el diputado Alejandro Rossi nos dijo: “No se preocupen, enseguida va a estar.” Sin embargo, al día de hoy, todavía no lo tenemos.

Esto tendría que terminar con un uso racional de los recursos. En este sentido, les recuerdo que en este contexto de crisis resulta insensato destinar fondos al sostenimiento de una empresa que es inviable, mientras sacamos los recursos, como se ha venido haciendo hasta ahora, de los programas sociales.

Finalmente, esto debiera terminar con los responsables presos, y no solamente los del grupo privado, porque fundamentalmente quien ha permitido todo esto es el secretario de Transporte, Ricardo Jaime. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Agud.** — Señor presidente: es poco lo que queda por decir sobre el tema de Aerolíneas Argentinas; todo lo dijimos cuando se trató este tema anteriormente. Es más: dijimos lo que iba a pasar y que finalmente terminó pasando. No

creo que sea éste el momento de volver a los discursos anteriores, pero en esta jornada tan larga he escuchado discursos de las más diversas características y de los más diversos tonos.

He escuchado hablar de la empresa y de la necesidad del servicio, pero la Argentina no es un alegato ni un gremio ni una empresa: la Argentina es una nación y nosotros, diputados de la Nación, debemos gobernar para el interés del país. Ese es nuestro rol.

Esto viene a cuento porque me parece que la expropiación de Aerolíneas Argentinas es propicia para debatir el papel del Estado como organización de la Nación en el mundo global. Hacer cargo a nuestra sociedad de las deudas de una empresa privada extranjera por mil millones de dólares y asumir un déficit operativo de más de cincuenta millones de pesos por mes no es algo que debe tratarse alegremente, como si fuera inevitable. Esto indica los resultados de un modo de gobernar: sin previsiones antes, sin controles durante el proceso y sin criterio después, a la hora de resolver el problema.

Nosotros somos los que creemos que el fracaso del neoliberalismo sin regulaciones es tan rotundo para mejorar el destino de los pueblos como nocivo resulta el estatismo voluntarista que sofoca y ahuyenta las inversiones y las energías creativas de las empresas y de los emprendedores.

Si las tasas de interés alcanzan el 40 por ciento, como se registran hoy en el país, y si la presión impositiva es del 28 por ciento, este proceso se apropia de las utilidades de las empresas. Entonces, la cadena productiva se interrumpe y como consecuencia cae la recaudación fiscal. Por lo tanto, se trata de moderar el gasto público de manera acorde con los recursos que tiene el país, porque si no se aminora el gasto, que es lo que esto aumenta, se afecta el proceso productivo, tanto en el campo como en la industria y el comercio.

Ese es el interés de la Nación, el que esta Cámara y cada uno de los diputados que estamos aquí en representación de los respectivos distritos del país debemos defender. No es lo mismo aplicar el gasto público en publicidad, en la SIDE o en un cordón cuneta, que gastar los recursos impositivos, por ejemplo, en explorar petróleo.

No es lo mismo hacer un gasoducto desde Tierra del Fuego a La Quiaca que hacer puentes y carreteras secundarias; es gastar en otra cosa superflua para el Estado. De modo que las prioridades y la asignación de recursos marcan el rumbo de los gobiernos.

Sería bueno que en vez de estar tratando el aumento del gasto público estuviéramos considerando la exploración continental de hidrocarburos, cómo logrará la Argentina el autoabastecimiento perdido en los últimos diez años, o cómo frente a la crisis internacional que se avecina el sector público va a defender al privado, donde están los puestos de trabajo y los salarios que nosotros, como Congreso de la Nación, debemos defender.

El gasto público bien diseñado puede ser contracíclico, pero improvisado y sin un programa y prioridades puede ser contractivo. Estoy convencido de que el gasto público en la Argentina, incluso con la fenomenal obra pública que se ha anunciado, es contractivo, porque extrae recursos al sector privado, que es el que financia el gasto público.

¿Quién financia en la Argentina el gasto público, si es un país sin crédito y sin inversiones? Está financiado por los impuestos que paga el sector privado. Mientras más gasto público, más impuestos y mayor esfuerzo del sector privado en un momento en que tiene enormes dificultades para financiarse.

En los días que han pasado hemos visto las consecuencias de no tener prioridades en el gasto público. Dos días de altas temperaturas, y pese a que la demanda eléctrica se redujo 1,6 por la caída de la actividad industrial los apagones en el país fueron innumerables.

El ministro del área que tuvo el privilegio de ser el que más gas y petróleo ha importado dijo que estos apagones eran inevitables. Nada más previsible que haga frío en el invierno y calor en el verano, y que haya mayor consumo de combustible con mayor cantidad de automotores. ¿Sabe lo que es inevitable, señor presidente? Que cuando se invierte menos, se produce menos.

Entonces, si el gasto público producto del esfuerzo del sistema productivo argentino no tiene prioridades y un direccionamiento con programas destinados a mejorar dicho sector,

irremediamente se producen los ciclos contracíclicos que terminan con las crisis fenomenales que hemos tenido que soportar en los últimos cuarenta o cincuenta años.

Con estas palabras dejo sentada la opinión de este bloque sobre la política impositiva, crediticia, tarifaria y el uso del gasto público, tanto para afrontar la crisis externa como para apuntalar las actividades productivas con políticas de un Estado que interviene pero que no ahoga, que participa para dar seguridad y no para generar pánico por sus manotazos, cambio de discursos y abusos de poder sobre la propiedad privada.

El bloque de la Unión Cívica Radical va a rechazar este proceso de expropiación de Aerolíneas Argentinas por las razones vertidas y por lo que han dicho los señores diputados de mi bloque en las diferentes intervenciones que han tenido en este recinto. (*Aplausos.*)

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

**Sr. Rossi** (A. O.). – Señor presidente: venimos a dar este debate con la tranquilidad de sentir que hicimos las cosas bien.

Por cierto el gobierno argentino comenzó a involucrarse más activamente en la problemática de Aerolíneas Argentinas allá por el mes de julio de este año, pocos días antes del inicio de las vacaciones de invierno. Todos ustedes recuerdan las situaciones que se vivían en los distintos aeropuertos de la Argentina con pasajes sobrevendidos, vuelos saturados, vuelos que no salían o salían muy tarde e inconvenientes en el pago de salarios al personal. En ese marco es que el gobierno empezó a intervenir. ¿Con qué objetivo? Con un objetivo muy claro: preservar un servicio esencial a nuestro criterio y reconocido absolutamente por todos.

Primero, el gobierno hizo aportes para pagar sueldos. Esto pareció que no era suficiente, por lo que decidió involucrarse de lleno en la problemática aerocomercial de la Argentina, y así en este Parlamento empezamos a tratar lo que fue la ley que autorizó el rescate de las acciones de Aerolíneas Argentinas y Austral por vía de la compra. Dimos un debate arduo en este recinto con la presencia de funcionarios, con iniciativas de todos los bloques, con propuestas que se fueron realizando desde las bancadas sobre

la base de la iniciativa que había enviado el Poder Ejecutivo, arribándose a la sanción de un proyecto con un importante nivel de consenso en esta Cámara.

Esa sanción autorizaba la opción de compra y fijaba claramente para la tasación la que resultara del Tribunal de Tasaciones de la Nación. Además, le daba un rol activo a una comisión bicameral preexistente que en los últimos años, desde que se había terminado la privatización de las empresas de servicios públicos, no había tenido actividad. También se fijaba una serie de pautas y procedimientos para la transición entre el momento en que el Estado empezara a participar activamente en la empresa con la designación de un gerente hasta el hecho de la venta definitiva o de lo que pudiera suceder si ésta no se llegaba a concretar.

Ese fue el debate que se dio en esta Cámara, y nosotros nos paramos en el mismo lugar en el que estamos parados ahora, planteándonos como objetivo preservar la prestación de un servicio público indispensable para la Argentina. Estábamos convencidos, y lo seguimos estando, de que para la prestación de ese servicio público en ese momento y en cualquier circunstancia es indispensable contar con el beneplácito y la convergencia de los trabajadores. Los trabajadores de ese tipo de empresas aerocomerciales no sólo son un número a no despedir sino que son parte esencial del engranaje de funcionamiento.

Dijimos con claridad y contundencia que para llevar adelante esa transición había que eliminar del horizonte cualquier tipo de sensación de inestabilidad y angustia para las familias de los trabajadores, que a nuestro criterio ya habían sufrido bastante.

Planteamos que el hecho de preservar el servicio, mantener la fuente laboral y generar un espíritu de trabajo nos iba a permitir que el mejoramiento de la compañía fuera sustancial y que, por sobre todas las cosas, trajera un beneficio para todos los argentinos. Estoy hablando de los argentinos que utilizan esos vuelos comerciales, de los que necesitan esos vuelos para unir distintos puntos del país y de los que fundamentalmente viven del turismo. Aquí también incluyo a las provincias donde el turismo tiene un impacto importante en la creación del producto bruto geográfico.

Nos parece que esos objetivos fueron plenamente cumplidos. No escuché referencias, y por eso me permito hacerlas en este momento. La verdad es que el servicio de Aerolíneas Argentinas ha mejorado sustancialmente desde el momento que el Estado participa activamente en su conducción. Esto lo pueden ratificar todos los argentinos que utilizan esos servicios. Incluso lo podemos verificar nosotros como diputados, sobre todo los del interior que somos usuarios frecuentes de los servicios de aviación.

Hemos logrado atravesar esa etapa de transición con una actividad bastante notable para el conjunto de la sociedad argentina.

La comisión bicameral tuvo la participación necesaria prevista dentro de la ley. A dicha comisión asistieron los funcionarios de la Secretaría de Transporte, como aconteció con el señor secretario Jaime. También fueron los representantes y/o apoderados del grupo Marsans. Quedó absolutamente claro que dicho grupo no aceptaba el valor que había fijado el Tribunal de Tasaciones de la Nación.

Como todos ustedes saben se trata de un valor negativo. Por lo tanto, la compra o cualquier acción sobre la empresa debía realizarse en función de un valor simbólico. Y la misma comisión bicameral decidió explorar el camino de la expropiación.

En la comisión bicameral se elaboraron dos dictámenes: uno de mayoría, que es el que estamos tratando en este momento, consistente en la expropiación de las acciones de la empresa Aerolíneas Argentinas, Austral y empresas subsidiarias; el otro hablaba de la expropiación de los activos.

Ya se ha hablado sobre la expropiación de los activos, su inconveniencia y el hecho de que si se avanzaba en ese sentido iba a haber que depositar más de mil millones de pesos en efectivo. Muy parecido a la idea de construir una nueva empresa, como se planteó en el debate anterior, con poco fundamento y sustancia.

No se tuvieron en cuenta los valores a los que me referí: que el servicio se siguió prestando y que los argentinos notaron para bien el cambio de la situación jurídica de la prestación.

En cuanto a la propuesta del oficialismo, ratifico lo que dije hace tres meses en el debate que se produjo en esta Cámara: la diferencia

entre la compra de las acciones y la expropiación consiste en que una se hace con acuerdo del vendedor y la otra sin él. Por eso estamos aquí declarando a la empresa de utilidad pública y poniendo en marcha los mecanismos que tiene el Estado argentino para llevar a cabo una expropiación.

En la Argentina existe una ley en ese sentido, y nosotros estamos sometiendo esta expropiación al hecho de que esté inscrita conforme con los mecanismos y resortes previstos en esa norma.

La verdad es que esta Cámara ha cumplido un papel destacado. Deseo resaltar fundamentalmente el trabajo de la comisión bicameral y de su presidente, el señor diputado West.

Debemos decir con toda claridad que la expropiación es un camino que toma este Congreso, con dos variantes: expropiar las acciones o expropiar los activos, como proponían algunos bloques opositores.

Estamos convencidos de que hemos elegido el camino que nos lleva al objetivo que nos planteamos cuando propusimos la posibilidad de comprar las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral.

El objetivo consiste en mantener un servicio público que consideramos esencial para la Argentina, haciéndolo de la manera menos onerosa para el Estado argentino. Queremos garantizar la prestación de un servicio eficiente, a fin de que sea realizado armónicamente con el conjunto de los empleados de las empresas.

No nos hemos desviado un ápice de lo planteado el primer día de debate de esta problemática en el Congreso de la Nación. Lo dijimos en ese momento y lo repetimos ahora: estamos resolviendo un problema y buscando una vía para una situación que no podemos negar. Todas las otras alternativas posibles –lo digo con todo respeto– nos parecen inconvenientes, pues creemos que generarán más trastornos, zozobra y perjuicios; además, seguramente terminarían siendo más costosas para el conjunto del Estado.

Como decía al principio de mi intervención, hemos venido con mucha tranquilidad de conciencia y convicción, pues la posibilidad de la expropiación estuvo presente en la sesión en la que se aprobó la opción de compra.

Todos sabíamos que si la empresa Marsans no aceptaba el precio del Tribunal de Tasaciones de la Nación, la alternativa era la expropiación. Esto es lo que estamos haciendo hoy, y con la expropiación perseguimos los mismos objetivos que con la compra: mantener las fuentes de trabajo, disponer de un servicio público indispensable para la Argentina, garantizar la comunicación entre los distintos puntos del interior del país y favorecer el turismo. Eso es lo que buscamos y esperamos conseguir esta noche. (*Aplausos.*)

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

**Sr. West.** – Señor presidente: el proyecto ha sufrido modificaciones desde su aprobación en las comisiones hasta el día de la fecha –a partir de las sugerencias de algunos bloques–, que se iban a tratar durante la discusión en particular. A efectos de que se conozcan antes de la votación en general, solicitaría que por Secretaría se leyera la totalidad del proyecto, que es corto.

En el artículo 1º se han agregado dos párrafos y presenta breves modificaciones. En el artículo 2º se ha modificado el número del artículo de la ley 21.499. También se ha incorporado un párrafo al artículo 3º y se ha propuesto un nuevo artículo 6º.

**Sr. Presidente** (Fellner). – Si hubiere asentimiento de la Cámara, se dará lectura por Secretaría del texto del proyecto.

–Asentimiento.

**Sr. Presidente** (Fellner). – Se procederá en consecuencia.

**Sr. Secretario** (Hidalgo). – Dice así: “Artículo 1º. – A fin de cumplir con lo previsto en el artículo 1º de la ley 26.412, decláranse de utilidad pública y sujetas a expropiación, conforme lo establece la ley 21.499, las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas Optar Sociedad Anónima, Jet Pack Sociedad Anónima y Aerohandling Sociedad Anónima. Quedan exceptuadas de lo dispuesto precedentemente las acciones de propiedad del Estado y las de los trabajadores de las referidas empresas.

”Actuará como expropiante en los términos de la ley 21.499 el organismo que a tal efecto designe el Poder Ejecutivo nacional. Actuará como organismo valuador el Tribunal de Tasaciones de la Nación, en atención a lo dispuesto en el artículo 13 de la ley 21.499 para los bienes inmuebles y como oficina técnica competente para los bienes que no sean inmuebles en atención a lo dispuesto en la ley 21.626 (t.o. 2001).

”Artículo 2º. – Para garantizar la continuidad y seguridad del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga; el mantenimiento de las fuentes laborales y el resguardo de los bienes de las empresas mencionadas en el artículo 1º de la presente ley, en los términos de los artículos 57 y 59 de la ley 21.499, el Poder Ejecutivo nacional, a través del organismo que designe, ejercerá desde el momento de la entrada en vigencia de la presente ley todos los derechos que las acciones a expropiar le confieren.

”Artículo 3º. – Para garantizar la prestación de los servicios, su ampliación y mejoramiento, el Poder Ejecutivo nacional instrumentará los mecanismos necesarios a los fines de cubrir las necesidades financieras derivadas de las empresas mencionadas en el artículo 1º de la presente ley, acorde al artículo 26 de la ley 26.422 de Presupuesto de la Administración Pública nacional.

”Las operaciones y las adecuaciones presupuestarias que correspondan realizar a tal efecto, serán informadas a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones.

”A efectos del reequipamiento y mejoramiento de los servicios, en el plazo máximo de ciento ochenta (180) días, el organismo que se designe formulará un Plan General de negocios, estratégico y operativo de mediano y largo plazo. Dicho Plan será informado a la mencionada Comisión Bicameral.”

Los artículos 4º y 5º no han tenido modificaciones.

Por su parte, se introduce un nuevo artículo, que sería el 6º y dice lo siguiente: “El Poder Ejecutivo nacional instrumentará todos los mecanismos que la ley provee a fin de discriminar los pasivos generados por las operaciones normales de las empresas mencionadas en el

artículo 1° de la presente ley, de aquellos que se hubiesen originado en operaciones dolosas o fraudulentas o que tuvieran causa en la mala gestión de los administradores.

”Asimismo, se presentará en todas las causas penales existentes en las que se investiguen los eventuales delitos que, los actuales accionistas mayoritarios, los administradores de dichas empresas o aun terceros, hubiesen cometido en perjuicio del patrimonio de la sociedad; y denunciará los eventuales hechos ilícitos que llegaren a su conocimiento por dicha gestión.

”A los fines de la recuperación del patrimonio afectado por la eventual mala gestión, dolo o culpa de los administradores iniciará las acciones civiles y comerciales que correspondan.

”Artículo 7°. – La presente ley es de orden público y entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.”

El artículo 8° es de forma.

**Sr. Presidente** (Fellner). – En oportunidad de la consideración en particular de este proyecto de ley, si fuere necesario se leerán nuevamente las modificaciones propuestas por la comisión.

Se va a votar nominalmente en general el dictamen de mayoría de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General recaído en el proyecto de ley por el que se declaran de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima (Orden del Día N° 1.342).

–Se practica la votación nominal.

–Conforme al tablero electrónico, sobre 238 señores diputados presentes, 153 han votado por la afirmativa y 84 por la negativa.

**Sr. Secretario** (Hidalgo). – Han votado 153 señores diputados por la afirmativa y 84 por la negativa.

–Aplausos y manifestaciones en las bancas y en las galerías.

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Acuña, Aguirre de Soria, Albarracín, Alfaro, Alvaro, Ardid, Areta, Argüello, Baladrón, Basteiro, Bedano, Belous, Benas, Bernazza, Berraute, Bertone, Bianchi Silvestre, Bianco, Bidegain, Bisutti, Bonasso, Brillo, Brue, Calchaquí, Calza,

Camaño (G.), Canela, Cantero Gutiérrez, Carlotto, Carmona, Caselles, Cejas, César, Chiquichano, Cigogna, Collantes, Comelli, Conti, Córdoba (J. M.), Córdoba (S. M.), Coscia, Cremer de Busti, Cuevas, Damilano Grivarello, Dato, De la Rosa, Delich, Di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Díaz, Diez, Donda Pérez, Dovená, Erro, Fadel, Fernández Basualdo, Fernández, Ferrá de Bartol, Fiol, García de Moreno, García Méndez, García (M. T.), Genem, Giannettasio, Gioja, Godoy, González (J. D.), González (M. A.), González (N. S.), Gorbacz, Gullo, Gutiérrez, Heredia, Herrera (A.), Herrera (G. N.), Herrera (J. A.), Ibarra, Ilarregui, Irrazábal, Iturrieta, Kakubur, Katz, Korenfeld, Kunkel, Landau, Ledesma, Lenz, Leverberg, Llano, Llera, López (E. S.), López (R. A.), Lorenzo Borocotó, Lozano, Luna de Marcos, Macaluse, Marconato, Martiarena, Massei, Merchán, Montero, Morante, Morejón, Moreno, Morgado, Müller, Naím, Oliva, Osorio, Pais, Paredes Urquiza, Paroli, Pasini, Pastoriza (E. A.), Patoriza (M. A.), Pereyra, Pérez (J. R.), Perié (H. R.), Perié (J. A.), Petit, Porto, Prieto, Raimundi, Recalde, Rejal, Rico, Rodríguez (E. A.), Rojkés de Alperovich, Roldán, Román, Rossi (A. O.), Rossi (A.L.), Ruiz, Salim, Salum, Santander, Scitutto, Segarra, Serebrinsky, Sluga, Snopek, Solanas, Soto, Sylvestre Begnis, Torfe, Vaca Narvaja, Vargas Aignasse, Vázquez de Tabernise, Vilariño, West y Zavallo.

–Votan por la negativa los señores diputados: Aguad, Albrisi, Alcuaz, Alvarez, Amenta, Arbo, Arriaga, Augsburguer, Azcoiti, Baldata, Barrionuevo, Barrios, Bayonzo, Bertol, Beveraggi, Bianchi, Bullrich (E. J.), Bullrich (P.), Burzaco, Camaño (D. A.), Carca, Cortina, Cuccovillo, Cusinato, Daher, Del Campillo, Fabris, Fein, Ferro, Flores, Galvalisi, García Hamilton, García (I. A.), García (S. R.), Gardella, Gil Lozano, Ginzburg, Giubergia, Giudici, Gribaudo, Halak, Hotton, Iglesias, Kenny, Kroneberger, Lanceta, Lemos, Linares, Lusquiños, Marino, Martín, Martínez Garbino, Martínez Oddone, Merlo, Montoya, Morán, Morandini, Morini, Nieva, Obiglio, Peralta, Pérez (A.), Pinedo, Poggi, Portella, Quiroz, Reyes, Rioboó, Rodríguez (M. V.), Sánchez, Sarghini, Satragno, Sesma, Solá, Storni, Thomas, Tomaz, Torrontegui, Urlich, Varisco, Vega, Velarde, Viale y Zancada.

—Puesto de pie el público asistente a las galerías aplaude entusiastamente durante varios minutos la votación afirmativa del dictamen de mayoría.

**Sr. Presidente** (Fellner). — En consideración en particular el artículo 1°.

Se va a votar.

—Resultado afirmativa.

**Sr. Presidente** (Fellner). — En consideración el artículo 2°.

Se va a votar.

—Resultado afirmativa.

**Sr. Presidente** (Fellner). — En consideración el artículo 3°.

Tiene la palabra el señor diputado por Tierra del Fuego.

**Sr. Gorbacz.** — Señor presidente: quiero proponer una modificación sobre la base de la que ya ha sido leída por Secretaría.

El último párrafo del artículo 3° quedaría redactado del siguiente modo: “A efectos del reequipamiento y mejoramiento de los servicios, en el plazo máximo de ciento ochenta (180) días, el organismo que se designe, garantizándose la composición federal del mismo, formulará un plan general de negocios, estratégico y operativo de mediano y largo plazo. Dicho plan será informado a la mencionada comisión bicameral.

”El mismo deberá contemplar especialmente las necesidades de aquellas regiones del país que dependan de manera fundamental del transporte aéreo”.

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

**Sr. Bullrich.** — Señor presidente: propongo que al final se agregue otro párrafo que diga que no obstante el plazo de 180 días establecido para el citado plan, en un plazo de 30 días se presente a la comisión bicameral una liquidación de todos los recursos invertidos por el Estado nacional hasta la fecha, y a partir de allí cada 30 días una liquidación de los recursos del Estado nacional invertidos en las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral.

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

**Sr. Katz.** — Señor presidente: solicito que quede constancia de mi voto por la afirmativa.

**Sr. Presidente** (Fellner). — Así se hará, señor diputado.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. West.** — Señor presidente: aceptamos la modificación propuesta por el señor diputado Gorbacz y rechazamos la del señor diputado Bullrich.

**Sr. Presidente** (Fellner). — Con las modificaciones aceptadas por la comisión, se va a votar el artículo 3°.

—Resultado afirmativa.

—Sin observaciones, se votan y aprueban los artículos 4° y 5°.

**Sr. Presidente** (Fellner). — En consideración el artículo 6°.

Hay una propuesta de modificación del señor diputado West. El artículo 6° del proyecto pasa a ser 7°.

**Sr. West.** — Es un nuevo artículo 6°.

**Sr. Presidente** (Fellner). — Se trata de un nuevo texto para el artículo 6°.

Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

**Sr. Pinedo.** — Señor presidente: este artículo habla de acciones para recuperar patrimonio que provenga de acciones contrarias al interés social cometidas por los administradores. Propongo que hacia el final de artículo, cuando dice “administradores” se agregue “o funcionarios que pudieran ser responsables”.

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

**Sr. West.** — Señor presidente: no se acepta la modificación en el entendimiento de que el texto del párrafo anterior es suficientemente claro.

**Sr. Presidente** (Fellner). — Se va a votar el artículo 6° en los términos leídos por Secretaría.

—Resultado afirmativa.

—Sin observaciones, se vota y aprueba el artículo 7°.

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

**Sr. De Marchi**. – Señor presidente: solicito que quede constancia de que en la votación en general voté por la negativa.

**Sr. Presidente** (Fellner). – Se consignará su voto negativo, señor diputado.

El artículo 8° es de forma.

Queda sancionado el proyecto de ley.<sup>1</sup>  
(*Aplausos prolongados.*)

Se comunicará al Honorable Senado.

<sup>1</sup> Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 79.)

Si hay asentimiento, se harán las inserciones solicitadas en el curso de esta sesión por los señores diputados.

–Asentimiento.

**Sr. Presidente** (Fellner). – Quedan autorizadas las inserciones solicitadas.<sup>2</sup>

Habiéndose cumplido con el objeto de la convocatoria, queda levantada la sesión especial.

–Es la hora 19 y 45.

HORACIO M. GONZÁLEZ MONASTERIO.  
Director del cuerpo de taquígrafos.

<sup>2</sup> Véase el texto de las inserciones en el Apéndice. (Página 79.)

## 4

### APENDICE

#### A. SANCIONES DE LA HONORABLE CAMARA

##### 1. PROYECTOS DE LEY QUE PASAN EN REVISION AL HONORABLE SENADO

Buenos Aires, 3 de diciembre de 2008.

*El Senado y Cámara de Diputados, ...*

Artículo 1° – A fin de cumplir con lo previsto en el artículo 1° de la ley 26.412, decláranse de utilidad pública y sujetas a expropiación, conforme lo establece la ley 21.499, las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas Optar Sociedad Anónima, Jet Paq Sociedad Anónima y Aerohandling Sociedad Anónima.

Quedan exceptuadas de lo dispuesto precedentemente las acciones de propiedad del Estado y las de los trabajadores de las referidas empresas.

Actuará como expropiante en los términos de la ley 21.499 el organismo que a tal efecto designe el Poder Ejecutivo nacional.

Actuará como organismo valuador el Tribunal de Tasaciones de la Nación, en atención a lo dispuesto en el artículo 13 de la ley 21.499 para los bienes inmuebles y como oficina técnica competente para los bienes que no sean inmuebles en atención a lo dispuesto en la ley 21.626 (t.o. 2001).

Art. 2° – Para garantizar la continuidad y seguridad del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga; el mantenimiento de las fuentes laborales y el resguardo de los bienes de las empresas mencionadas en el artículo 1° de la presente ley, en los términos de los artículos 57 y 59 de la ley 21.499, el Poder Ejecutivo nacional, a través del organismo que

designe, ejercerá desde el momento de la entrada en vigencia de la presente ley todos los derechos que las acciones a expropiar le confieren.

Art. 3° – Para garantizar la prestación de los servicios, su ampliación y mejoramiento, el Poder Ejecutivo nacional instrumentará los mecanismos necesarios a los fines de cubrir las necesidades financieras derivadas de las empresas mencionadas en el artículo 1° de la presente ley; acorde al artículo 26 de la ley 26.422 de Presupuesto de la Administración Pública Nacional.

Las operaciones y las adecuaciones presupuestarias que correspondan realizar a tal efecto, serán informadas a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones.

A efectos del reequipamiento y mejoramiento de los servicios, en el plazo máximo de ciento ochenta (180) días, el organismo que se designe, garantizándose la composición federal del mismo, formulará un plan general de negocios, estratégico y operativo de mediano y largo plazo. Dicho plan será informado a la mencionada Comisión Bicameral.

El mismo deberá contemplar especialmente las necesidades de aquellas regiones del país que dependan de manera fundamental del transporte aéreo.

Art. 4° – No habiendo avenimiento, la Procuración del Tesoro de la Nación promoverá el juicio de expropiación respectivo.

Art. 5° – Autorízase la cesión de las acciones representativas del capital social a los trabajadores de las Empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus controladas hasta un máximo del diez por

ciento (10 %) de sus paquetes accionarios, de conformidad con el Programa de Propiedad Participada.

Art. 6º – El Poder Ejecutivo nacional instrumentará todos los mecanismos que la ley provee a fin de discriminar los pasivos generados por las operaciones normales de las empresas mencionadas en el artículo 1º de la presente ley, de aquellos que se hubiesen originado en operaciones dolosas o fraudulentas o que tuvieran causa en la mala gestión de los administradores.

Asimismo, se presentará en todas las causas penales existentes en las que se investiguen los eventuales delitos que los actuales accionistas mayoritarios, los administradores de dichas empresas o aún terceros hubiesen cometido en perjuicio del patrimonio de la

sociedad; y denunciará los eventuales hechos ilícitos que llegaren a su conocimiento por dicha gestión.

A los fines de la recuperación del patrimonio afectado por la eventual mala gestión, dolo o culpa de los administradores iniciará las acciones civiles y comerciales que correspondan.

Art. 7º – La presente ley es de orden público y entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 8º – Comuníquese al Poder Ejecutivo.  
Dios guarde al señor presidente.

EDUARDO A. FELLNER.  
*Enrique Hidalgo.*

## B. INSERCIONES

1

### INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA ACOSTA

**Fundamentos del apoyo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General en el proyecto de ley del señor diputado West y otros por el que se declaran de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima**

Como no queremos padecer la enfermedad de la desmemoria y entendemos que solo nos podemos reconocer examinando el pasado, quiero recordar algunas ideas propuestas por el general Perón haciendo reflexiones sobre el modelo argentino para el proyecto nacional, cuando expresaba: ...“El universalismo constituye un horizonte que ya se vislumbra y no hay contradicción alguna en afirmar que la posibilidad de sumarnos a esta etapa naciente descansa en la exigencia de ser más argentinos que nunca”.

Significativamente, este proceso que protagonizamos, diría desde hace tiempo, en lo que hace a Aerolíneas Argentinas, reconoce etapas recorridas que esperamos concluyan hoy cuando legitimemos esta decisión de rescatar a nuestra emblemática línea de bandera.

Hoy nosotros, precisamente nosotros, que formamos parte del escenario de países emergentes y con una situación económica mundial en crisis, tomamos la firme decisión de llevar adelante el rescate de Aerolíneas Argentinas y otras empresas, porque en el último quinquenio hemos podido diseñar un espacio político, social, cultural y económico que nos permite mostrar nuestras credenciales basadas en los logros obtenidos, y que son reconocidos por todo el pueblo argentino.

Efectivamente la gestión del gobierno nacional ha posibilitado reafirmar una economía más eficiente y creciente que 10 años atrás, con una baja del desempleo del 28 al 8 por ciento y una tendencia relacionada respecto a la disminución de la pobreza con estimaciones de pasaron del 60 al 30 por ciento, índices que evidencian un Estado solvente, con reservas y superávit.

Hoy encaramos esta decisión porque queremos seguir apostando al crecimiento del empleo, al desarrollo del turismo y al establecimiento definitivo de una sólida política aerocomercial.

Lo dijimos desde un comienzo, acá están en juego 9.000 puestos de trabajo directos, además de los indirectos que tienen relación con la empresa, donde hallamos empleos con altos salarios derivados de la capacitación, experiencia y responsabilidad que requiere una actividad socioeconómica viable por su gran potencial y futuro.

Señor presidente: formulamos y proponemos un esquema político que incentive la inclusión social, con diálogo y debate como venimos desarrollando, con una correcta planificación y fundamentalmente con instituciones fuertes.

Pero también hablamos de la fundamental proyección protagonizada por el turismo y lo dijimos en ocasión de discutir por primera vez qué hacer con Aerolíneas. En este sentido evoqué que para una provincia como Catamarca el 5 por ciento del Producto Bruto Geográfico (PBG) proviene precisamente de la actividad turística; esto es entonces el 5 por ciento de la riqueza que genera la provincia de mi procedencia.

Por ello, creemos que para tener una política aerocomercial razonable tenemos que tener también un instrumento que permita cubrir el vacío de servicios que dejó Aerolíneas. Es imposible en un país como la Argentina, el octavo mayor del mundo por su extensión, tenga los destinos acotados por una rentabilidad mal entendida. Por eso, creemos en el rol del Estado como promotor y ejecutor de un servicio

aero comercial que cubra los crecientes requerimientos de los usuarios.

Es preciso consensuar entre todos, las acciones a tomar en el ámbito racional de la civilidad que las circunstancias requieren, con un diálogo abierto y más allá de las posiciones circunstanciales. Lo pido ajustándome a lo señalado en el prólogo del libro recientemente editado de Pablo Regnier por el ex presidente Raúl Alfonsín cuando expresó a los amigos correligionarios:... “Debemos dejar de lado la vieja política, aquella que procuraba por todos los medios hacer trastabillar al gobierno de turno para escalar hasta llegar al poder”.

Señor presidente: en estas horas tenemos la posibilidad de demostrar que más allá de oposiciones partidarias coyunturales, podemos tener políticas de Estado estructurales que sustenten el anhelado país federal con inclusión social donde se recupere el empleo y las políticas productivas vinculadas. Pero para ello, es necesario terminar con la improvisación ante nosotros mismos y ante el mundo.

Es claro que nadie quiere dañar los intereses nacionales, porque es muy cierta la reflexión del Gral. Perón cuando manifestaba que: ...“Si comparáramos nuestros pensamientos seguramente obtendríamos un gran espacio de coincidencia nacional”, y viene a mi recuerdo la definición tras un encuentro entre nuestro líder político y el doctor Ricardo Balbín donde coincidieron en los roles que debían tener tanto el partido gobernante como la oposición, donde la idea se centraba en que la fuerza que acceda a la presidencia debe gobernar y la oposición debe ayudar.

Para terminar, señor presidente, estas palabras que muchos recordamos nos marcan hoy el rumbo de nuestra acción política que debe ser entendida no como una finalidad del gobierno nacional, sino como inspiración de las determinaciones tendientes al bien de la Patria y la grandeza de la Nación.

2

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO ALFARO

**Fundamentos del apoyo del señor  
diputado al dictamen de mayoría  
de las comisiones de Presupuesto  
y Hacienda y de Legislación General  
en el proyecto de ley del señor diputado  
West y otros por el que se declaran de utilidad  
pública y sujetas a expropiación las empresas  
Aerolíneas Argentinas Sociedad  
Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos  
del Sur Sociedad Anónima**

Al comenzar la década del 90, los cambios operados en el mundo con la universalización de la democracia como sistema político y la libre empresa como

protagonista de la economía, han generado consenso sobre la idea de terminar con el Estado que subsidia la economía y reduce a la mínima expresión posible el Estado productor de bienes y servicios.

En Latinoamérica se realizaron en forma simultánea políticas tendientes a replegar al Estado del protagonismo en la actividad económica. Por ejemplo, en esta época México privatizó acerías, Venezuela compañías de teléfonos, Colombia su comercio exterior, Perú sus servicios ferroviarios, y en Argentina que inició el proceso en 1990, con ENTEL y Aerolíneas Argentinas se producía el plan de privatización más importante del continente.

Esto fue el cultivo de la crisis más importante de nuestro país que termina con el estallido de 2001. Estas situaciones fueron recurrentes a lo largo de nuestra historia por la falta de un proyecto de país, por la impunidad y la inequidad. Durante todo este tiempo hemos comenzado a desandar ese camino de indiferencia del Estado, de ausencia del mismo en cuestiones vitales para una sociedad; todo lo hicimos con sus problemas lógicos, pero con la decisión política firme.

Este cuerpo en ese proceso tuvo su participación especial. El avance del gobierno quedó plasmado en sectores fundamentales de la economía como la energía, el transporte y los servicios públicos; por este cuerpo pasaron la recuperación de Ferrocarriles Argentinos, Aerolíneas y el sistema previsional argentino. Hoy terminamos de materializar el proceso de recuperación de Aerolíneas y lo hacemos ajustado a derecho y a la realidad actual sin perder la regularidad y la continuidad de un servicio necesario para el desarrollo del país.

Están dados los requisitos necesarios de utilidad pública que permiten la expropiación, hay un estado de necesidad para tamaña decisión.

Es importante conservar la aerolínea de bandera que otorga identidad nacional; reposicionamos nuestro país en el contexto internacional y protegemos a nuestros trabajadores.

Este proceso que se inicia en los noventa hasta 2001, tiempo de entrega, de desprendimiento, de endeudamiento, nos sirva para la reflexión para no cometer los mismos errores. Los hechos nos muestran que los capitalismos más puros fueron asistidos por el Estado para proteger a su gente.

Una nación se desarrolla plenamente cuando tiene un Estado fuerte, participativo, un Estado que garantice empleo pleno, que genere producciones, que genere salarios decentes para que la gente pueda consumir, un Estado que apunte a la economía como un medio para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y sobre todo un Estado que no delegue sus funciones esenciales.

Por ello, es que estoy convencido de que es la mejor medida para nuestro país.

3

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA BERTOL

**Fundamentos del apoyo de la señora diputada  
al dictamen de mayoría de las comisiones  
de Presupuesto y Hacienda y de Legislación  
General en el proyecto de ley del señor diputado  
West y otros por el que se declaran de utilidad  
pública y sujetas a expropiación las empresas  
Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima  
y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad  
Anónima**

En la sesión del 28 de agosto de este año esta Cámara dio sanción al proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se proponía recuperar para el Estado nacional la empresa Aerolíneas Argentinas luego de 18 años desde su privatización. En el grupo de Aerolíneas y Austral están también las empresas que conforman el grupo Jet Pack, Optar y Aerohandling.

La ley 26.412 pretende así concluir un proceso iniciado con el decreto 26.099, del 7 de diciembre de 1950, cuando se creó Aerolíneas Argentinas como empresa del Estado con el cien por ciento de participación estatal.

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, y fue adjudicada al consorcio encabezado por Iberia y Cielos del Sur.

El 22 de junio de 2001 se declaró el concurso de acreedores de Aerolíneas Argentinas.

El 17 de octubre de 2001 el grupo Aircomet S.A. Interinvest, conocido como Grupo Marsans, se hace cargo de la empresa.

Si bien el resultado económico financiero de la empresa posterior a 2001 fue producto del gerenciamiento desastroso del grupo mayoritario, el Estado nacional fue parte de esa administración y su inacción, por falta de control, colaboró para hacer ineficiente el funcionamiento de la empresa.

Era preciso entonces investigar las respectivas responsabilidades, no avalar el accionar de la Secretaría de Transporte de la Nación y tomar serios recaudos al decidir el futuro de la empresa.

Una decisión como la adoptada, hoy ley 26.412, implicaba decidir importantes cuestiones:

1. Restablecer el servicio de navegación aerocomercial en el país;
2. Debatir y generar, a partir de la recuperación de Aerolíneas Argentinas, una política de transporte que brinde servicios en forma regular, uniforme, eficiente y en similares condiciones para todos los usuarios;
3. Resguardar los intereses del Estado, afrontando con éxito la acción que el grupo Grupo Marsans pudiera llevar adelante;

4. Investigar y determinar las posibles responsabilidades de funcionarios estatales por omisión de los debidos controles y

5. Definir un plan general de recuperación de la aerolínea que incluya una política de reorganización del personal para un mejor funcionamiento futuro; una política de alianzas aerocomerciales.

Nada de ello ocurrió y así lo demuestran los debates del 28 de octubre y el de hoy.

4

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA BIDEGAIN

**Fundamentos del apoyo de la señora diputada  
al dictamen de mayoría de las comisiones  
de Presupuesto y Hacienda y de Legislación  
General en el proyecto de ley del señor diputado  
West y otros por el que se declaran de utilidad  
pública y sujetas a expropiación las empresas  
Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima  
y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad  
Anónima**

Hoy nos encontramos nuevamente ante la mirada de la sociedad, tratando un tema trascendente y de suma importancia; en esta oportunidad con el objeto de recuperar lo nuestro, es decir, la aerolínea argentina que durante tantos años constituyó nuestra querida línea de bandera.

Como bien lo ha solicitado el diputado Agustín Rossi, presidente del bloque al cual me enorgullece pertenecer, me comprometo con mi presencia y la de mis pares, a que sin dudas hoy daremos la media sanción que este proyecto necesita, e inmediatamente lo enviaremos al Senado para que se convierta en ley.

Brevemente reitero que el objetivo del proyecto en tratamiento es la expropiación de las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., y de sus empresas controladas Optar S.A., Jet Paq S.A. y Aerohandling S.A.

Desde que se incorporó como accionista mayoritario, la empresa Air Comet S.A., comenzaron a verse cambios sustanciales con consecuencias evidentes en lo patrimonial, así como también en materia de regularidad, continuidad y calidad del servicio de transporte aerocomercial; todo lo cual derivó en un déficit operativo constante.

El pasivo posconcurral se ha ido incrementando notoriamente, de modo tal que el último balance arroja un pasivo por Aerolíneas Argentinas, que asciende a la suma de \$ 2.098.396.209, y sus pérdidas acumuladas totalizan la suma de \$ 911.117.488.

Pero, ¿qué representa Aerolíneas Argentinas en la historia de nuestro país y del peronismo?

El 7 de diciembre de 1950 se creó como empresa estatal de vuelos, monopolizando el cabotaje y reali-

zando viajes a Nueva York y distintos países europeos. En aquel entonces Aerolíneas Argentinas poseía 36 aviones Douglas DC3 para cabotaje y nuevos DC4 para vuelos internacionales, y se construyó el Aeropuerto Internacional de Ezeiza Ministro Pistarini. En su momento, este aeropuerto fue considerado el más grande del mundo. Las obras habían comenzado el 22 de diciembre de 1945.

No olvidamos que el miércoles 28 de septiembre de 1966, un grupo de jóvenes militantes peronistas participó del Operativo Cóndor. Que ese día, Dardo Cabo, al frente de un grupo de 17 compañeros, tomó un avión de Aerolíneas Argentinas y lo desvió de su ruta regular entre Buenos Aires y Río Gallegos, desviando el rumbo hacia las Islas Malvinas. Y que una vez allí, plantaron banderas argentinas, reafirmando nuestra soberanía sobre las Islas.

Durante muchos años Aerolíneas Argentinas brindó un inmejorable servicio; el precio del petróleo estaba muy bajo, así como también el de otros insumos, por lo que los costos operativos no afectaban la rentabilidad de la aerolínea.

Luego vino el enorme endurecimiento de la empresa bajo el gobierno de facto de la última dictadura militar. Así una empresa relativamente eficiente en términos económico-financieros, se encontró con una deuda que no había generado y sus bienes fueron puestos como garantía de créditos internacionales, bajo la apátrida decisión de un equipo de gobierno conformado por Menem-Dromi-Alsogaray.

La aparición de Iberia sólo sirvió para desgazar la compañía, vender los repuestos del mejor taller aeronáutico de Latinoamérica, donde traían para reparar sus aeronaves incluso grandes aerolíneas como KLM.

Se perdieron las oficinas en Nueva York, París, Roma y las principales capitales del mundo. Valga por ejemplo lo siguiente: en Nueva York al día de hoy, sólo están trabajando seis empleados que atienden por teléfono desde sus domicilios particulares, ya que ni una pequeña oficina alquilada existe para la atención a los clientes.

Además se perdieron rutas aéreas, y debemos decir que los equipos que hoy existen han sido alquilados bajo la modalidad de leasing, quedando muy pocos como pertenecientes a Aerolíneas Argentinas. Pero no todas las aeronaves funcionan; la mayoría están fuera de servicio o son obsoletas.

Por un corto tiempo Iberia cedería el gerenciamiento a American Airlines, pero esta compañía finalmente desistió de continuar y Aerolíneas Argentinas volvió a ser operada por Iberia.

Así llegamos a la crisis de 2001 con los trabajadores desesperados por salvar la empresa. Finalmente debieron aceptar, en plena crisis, que Aerolíneas Argentinas terminara en manos de Marsans.

Nuestro país debe volver a tener una línea aérea de bandera, para poder recuperar la real soberanía sobre

sus propios espacios aéreos, así como sobre su capacidad de transporte aéreo, civil y comercial.

Aerolíneas Argentinas podrá, con la aprobación de este proyecto, retomar sus cuatro roles fundamentales y ser: *a)* Una aerolínea comercial, que conecte los países americanos entre sí y articule los mercados de cabotaje; *b)* Una operadora de cargas aéreas, que facilite el comercio dentro y fuera de la región y garantice el transporte de nuestros productos a Europa y otros mercados preferenciales; *c)* Una operadora turística continental, que integre la oferta turística entre países; y, finalmente, *d)* Una empresa que posibilite el desarrollo de la industria aeronáutica de nuestro país de manera integrada, con toda la importancia y posibilidades que esto implica.

Aerolíneas Argentinas también recuperará su valor económico, convirtiéndose en un motor de desarrollo y de generación de riqueza; un valor político indudable, al fortalecer nuestra soberanía nacional, y nuestra autonomía e integración intercontinental; un valor cultural, por promover la unidad y la fraternidad entre las naciones y los pueblos; y, finalmente, un valor simbólico, que sirva de antecedente para otras necesarias y similares integraciones entre áreas y servicios que deben volver a ser nacionales y estatales.

Para finalizar, quiero decir que la ley propuesta es la única solución a la situación planteada, no sólo para garantizar la continuidad de trabajo de miles de personas, sino para garantizar la prestación de un servicio indispensable con eje en el usuario y en la integración y comunicación territorial en un país tan extenso como el nuestro.

5

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO COLLANTES

#### **Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General en el proyecto de ley del señor diputado West y otros por el que se declaran de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima**

Hoy nos convoca el tratamiento de una temática trascendente, en materia de política de servicio público; me refiero específicamente al proyecto de ley que declara de utilidad pública y sujetas a expropiación de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A.

La situación crítica que nos reclama, lleva a plantear ciertos cuestionamientos, con relación al futuro de nuestras líneas de aeronavegación. Como Bloque Frente Cívico y Social de la provincia de Catamarca,

acordamos apoyar en general el proyecto enviado oportunamente desde el Poder Ejecutivo, discrepando en determinados puntos en particular.

Compartimos la necesidad de garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, carga y correo en el territorio nacional, ya que desde nuestro punto de vista es categórico que el Estado tenga una mayor presencia en la gestión y en la función del servicio público de transporte, así como también garantice la fuente de trabajo de los empleados de las empresas respectivas.

En este sentido, la política aerocomercial fijada por el presente proyecto considera el servicio público sólo como servicio de cabotaje, y excluye a la empresa Aerolíneas de la política aerocomercial exterior del país.

Nuestra discrepancia con el proyecto tratado se basa principalmente en considerar:

–Que el Estado nacional deba afrontar con recursos públicos de la Nación el endeudamiento del grupo empresario encargado del servicio de transporte aerocomercial. Debido a que en este caso en particular la expropiación se realiza dentro de un esquema en donde la empresa es en parte propiedad del Estado y de los empleados, y en donde estos últimos quedan excluidos.

–Además quisiera expresar la necesidad imperiosa de las provincias, en nuestro caso particular, la provincia de Catamarca, de que el Estado garantice las frecuencias de vuelos aerocomerciales, no simplemente por una cuestión de transporte de pasajeros, sino como una consecuencia para promover el desarrollo social y económico de nuestra provincia, a través del turismo.

–Asimismo, es prudente señalar que el Estado en esta nueva recuperación del servicio público, debe plantear ciertos lineamientos en materia de control gubernamental, con el objeto de mejorar continuamente la prestación del servicio.

Por último, consideramos oportuno que el rescate tal como se planteó, tendría que haberse tratado con mayor amplitud en las discusiones sobre la forma y contenido del significado real en los términos de rescate y expropiación de servicios públicos, habida cuenta de que existen alternativas como la compra de acciones de la empresa por parte del Estado que evitaría de esta forma futuras responsabilidades jurídicas.

Por lo tanto, quiero pronunciar el voto afirmativo en general al presente proyecto del Bloque Frente Cívico y Social de Catamarca, por entender que es necesaria una reestructuración del Estado, y la generación de un nuevo rol que insoslayablemente debe asumir, por cuestiones suscitadas en el contexto internacional, que lo coloca en una función social trascendente; esto es, la de prestar y garantizar los servicios y bienes públicos.

6

## INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA DE LA ROSA

### **Fundamentos del apoyo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General en el proyecto de ley del señor diputado West y otros por el que se declaran de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima**

El proyecto bajo análisis representa la consecuencia o el último paso de un proceso que se inició en el ámbito del Honorable Congreso de la Nación, más precisamente en el de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, en donde originariamente se proponía el “rescate” –en el marco de la finalidad de garantizar el servicio público de transporte de pasajeros, correo y carga en el ámbito de República Argentina– de la mencionada aerolínea mediante la compra de las acciones, debiendo esta comisión, a través de la valuación que hiciera el Tribunal de Tasaciones con intervención de la Auditoría General de la Nación, determinar el precio que se debía pagar por ellas.

Dicho precio fue definido, por el Tribunal de Tasaciones, como negativo en la suma de \$ 2.540.338.289 mediante el cálculo por el “método sustantivo o patrimonial”, precio éste aprobado por la Comisión Bicameral mediante su dictamen del 13 de noviembre de 2008. Dicho dictamen no fue aceptado por el accionista mayoritario quien a su criterio, y en base a la valuación a la que ellos habían arribado, por medio de la consultora Credit Suisse, las empresas tenían un valor que oscilaba en la suma de u\$s 330.000.000 y u\$s 540.000.000.

Ante este escenario, en el cual el accionista mayoritario no sólo que no aceptaba el precio al que se había arribado por medio de la valuación realizada por el Tribunal de Tasaciones, sino que también se oponía a la capitalización por parte del Estado Argentino de los montos que hasta ese momento había invertido para garantizar la continuidad de las actividades de las empresas –monto que asciende a la suma de \$ 737.152.011–, la Comisión Bicameral mediante un dictamen de fecha 18 de noviembre de 2008 aconsejaba al Poder Ejecutivo propiciar un proyecto de expropiación de las empresas como alternativa más adecuada para el cumplimiento de la finalidad propuesta.

Así fue que se presentó este proyecto, que posee, entre otras, la firma de diputados miembros del bloque oficialista, que presenta a la expropiación de “las acciones” de las empresas como la alternativa más adecuada a la finalidad que se desea conseguir. El proyecto señala que: “A fin de cumplir con el rescate previsto en el artículo 1° de la ley 26.412, decláranse de utilidad

pública y sujetas a expropiación, conforme lo establece la ley 21.499, las acciones de las empresas...”.

Ello significa que se pretende expropiar a la empresa, en su totalidad, para que el Estado la siga explotando y prestando el servicio, y lo hace reconociendo que el “rescate” constituye la figura adecuada en la especie, amén de que para su cumplimiento deba apoderarse o expropiar las acciones, que representan los bienes (como universalidad) de la empresa. En definitiva lo que el Estado está “rescatando” es la facultad de prestar el servicio; es decir el derecho a la prestación del servicio público.

En cuanto a esto cabe citar al distinguido administrativo Marienhoff quien en su *Tratado de derecho administrativo* señala que: “Cuando se habla de expropiación de una empresa que presta determinado servicio público, debe entenderse que simultáneamente se trata del rescate de la concesión y de la expropiación de los respectivos bienes”.<sup>1</sup>

Como se dijo, el proyecto pretende efectivizar el rescate de las aerolíneas mediante la expropiación de las acciones de las empresas. En definitiva lo que se está expropiando es la empresa misma, la cual constituye una “universalidad jurídica” integrada por valores de distinta índole (cosas muebles, inmuebles, derechos, etcétera) y no sólo cosas o bienes de su propiedad, respetando así la llamada unidad de la empresa.

Resulta esclarecedor para entender lo que significa la unidad de la empresa citar un párrafo del libro *Expropiación de empresas y fondos de comercio* de Héctor R. Ferro, en cuanto señala que: “Las relaciones que se establecen entre los bienes afectados al establecimiento, a las obligaciones que su titular contrae con terceros, con la comunidad, con sus trabajadores y con sus propios integrantes, constituyen un haz que se teje con absoluta interrelación. A pesar de que en el acto inicial del proceso, y durante éste, el fundador haya constituido una universalidad que nace por su voluntad, cada día menos esa voluntad puede separar a su arbitrio las relaciones jurídicas que se han creado como consecuencia de la actividad dinámica y organizada de tales bienes”.<sup>2</sup>

Es por esto que no puede considerarse la posibilidad de expropiar una empresa pretendiendo separar de la misma lo que nos interesa y dejando de lado lo que no, ya que, como se señalara, se estaría tomando a la empresa sin su característica de unidad funcional. Es necesario señalar que cuando se expropia una empresa (“empresa en marcha”), la incorporación al patrimonio estatal comprende algo más que la mera incorporación de los bienes: y es la organización, de la cual los bienes son el medio utilizado para la explotación, pero insuficiente para hacer marchar ésta por sí mismos. Por último,

respecto a este punto, es dable señalar que si bien la ley 21.499 en su artículo 8º, al hablar de expropiaciones parciales, parece referirse únicamente al caso de expropiación de inmuebles pero, conforme lo aceptado por casi la totalidad de la doctrina, la expropiación parcial también contempla otro tipo de bien o cosa, con lo cual, se pretende expropiar sólo una parte de la empresa, el expropiado tendrá el derecho de exigir la expropiación total conforme a las reglas allí establecidas.

Independientemente de lo dicho respecto a que técnicamente la expropiación propuesta por el presente proyecto es la más adecuada, la expropiación de las acciones de las empresas, y no sólo la de sus activos, es a la postre la que resultará menos onerosa para el Estado argentino.

Ello por cuanto, si bien se estaría haciendo cargo de un abultado pasivo, se debe tener en cuenta que un 40 % de las deudas que representan ese pasivo son con el Estado nacional; un 30 % lo es con los propietarios de los aviones y otra gran parte pertenece a deudas no exigibles. De esta manera lo que ocurrirá es que se producirá la compensación de las deudas con el mismo Estado y el activo será gradualmente mayor porque los leasing concluirán en la incorporación al activo de las aeronaves y otros créditos y disponibilidad, implicando ello un menor saldo negativo con cargo al Estado.

En cambio si se optara por la expropiación sólo de los activos, se debe tener en cuenta que ellos por sí mismos, es decir, calculados con independencia del pasivo de la empresa, poseen un valor el cual deberá ser indemnizado; debiendo pagar, conforme la valuación realizada por el Tribunal de Tasaciones, la suma de \$ 730.299.847, suma que puede que sea aún mayor, la cual debería ser depositada en forma previa a la apropiación por parte del Estado.

Por otro lado resultará casi imposible convencer a los dueños de las aeronaves que actualmente las tienen contratadas en leasing con Aerolíneas Argentinas S.A y Austral Cielos del Sur que nos mantengan las condiciones contractuales que poseían con la empresa Aerolíneas Argentinas S.A., dando por sentado que dichos contratos se considerarán decaídos y se deberán firmar nuevos contratos por precios actualizados.

Otro gran problema con el que nos encontraríamos de pretender la expropiación sólo de los activos o bienes que tengan relación a la explotación aerocomercial, es el de la concesión de las rutas internacionales; ya que las mismas son el fruto de acuerdos bilaterales y no dependen íntegramente de la voluntad del Estado argentino; debiendo tener en cuenta que en una aerolínea el principal sustento económico lo representan los vuelos internacionales que justamente, y como se dijo, son concedidos conforme a convenios bilaterales de los estados involucrados.

Por los motivos expuestos, manteniendo siempre presente el objetivo primordial de garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República

<sup>1</sup> Marienhoff, *Tratado de derecho administrativo*, tomo IV, p. 259.

<sup>2</sup> Ferro Héctor R., *Expropiación de empresas y fondos de comercio*, p. 102.

Argentina, es que resulta apropiado aprobar el proyecto de ley de expropiación en los términos en los que fue elevado a esta Cámara y conforme al dictamen de la mayoría.

7

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO DIAZ BANCALARI

**Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General en el proyecto de ley del señor diputado West y otros por el que se declaran de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima**

El presente proyecto tiene por objeto la expropiación de las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas Optar Sociedad Anónima, Jet Paq Sociedad Anónima y Aerohandling Sociedad Anónima.

Como consecuencia del desmanejo financiero y operacional de las empresas aéreas nombradas precedentemente, esta Cámara sancionó hace poco tiempo la ley 26.412. Dicha iniciativa impulsó el rescate de las acciones societarias pertenecientes a Interinvest S.A., mediante la compra de las mismas.

En cumplimiento de la norma señalada, el Tribunal de Tasaciones de la Nación elaboró el informe de valuación de dichas empresas, el que fue aprobado por la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, el cual arrojó un valor negativo, de pesos menos dos mil quinientos cuarenta millones trescientos treinta y ocho mil doscientos ochenta y nueve (\$ 2.540.338.289).

Los representantes de Interinvest S.A. hicieron saber a la comisión bicameral que se rechazaba la valuación efectuada, y que no se aceptaba que el valor de las empresas fuera cero o menor a cero, y que por lo tanto no venderían las acciones de las mismas al precio fijado por la valuación del Tribunal Nacional de Tasaciones.

En consecuencia, y no siendo factible el rescate accionario dispuesto en la ley 26.412, la comisión bicameral resolvió propiciar la sanción de una ley por la que se declare a Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. y sus controladas, de utilidad pública y sujetas a expropiación, en los términos de la ley de expropiaciones, 21.499.

Debemos reconocer que no ha quedado otra opción que no sea la expropiación de la empresa. El grupo accionario que controla la misma se ha opuesto injustificadamente al rescate accionario, sin siquiera detenerse a considerar el descalabro que han generado durante los años que tuvieron a su cargo la administración y la explotación de nuestra aerolínea de bandera.

No podemos consentir que el transporte público aéreo en la Argentina siga en manos de una empresa que ha demostrado una innegable ineptitud para garantizar la prestación de los servicios mínimos e indispensables que toda línea aérea debe suministrar.

Resultan evidencias incontrastables las deficiencias financieras y operativas que presenta actualmente la empresa, las que deben ser suplidas con fondos del Estado nacional, quien desde el pasado 10 de julio de 2008 ha efectuado transferencias por un monto de \$ 737.152.011 para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial, tanto de pasajeros como de correos y carga.

Este proyecto impulsa la adopción de las medidas indispensables para enfrentar la situación y asegurar la continuidad y seguridad del servicio público, al mismo tiempo que busca salvaguardar los escasos activos que aún conservan las empresas aéreas involucradas.

Debe resaltarse que más allá de declarar “de utilidad pública y sujetas a expropiación” las acciones de las empresas involucradas, se hace expresa reserva de la exclusión de las acciones de propiedad de los trabajadores de las referidas empresas (artículo 1º).

Igualmente, se faculta al Poder Ejecutivo nacional para instrumentar la asistencia financiera necesaria para la continuidad del servicio de la empresa, y se encomienda a la Procuración del Tesoro de la Nación para que promueva el correspondiente juicio de expropiación.

El presente proyecto es la única alternativa a la situación planteada, ya que es el más adecuado para afrontar la difícil situación en que un grupo privado de inversores extranjeros ha dejado a la aerolínea de bandera de nuestro país, procurando su reorganización y regularización dentro del menor plazo temporal, sin afectar a las rutas aéreas cubiertas por la empresa, ni a los trabajadores que se encuentran en relación de dependencia con la misma.

Por lo expuesto, acompaño la presente iniciativa, votando afirmativamente.

8

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA IRMA ADRIANA GARCIA

**Texto del proyecto de ley elaborado por el bloque de la señora diputada en relación con la declaración de utilidad pública y expropiación de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima**

Señor presidente: como integrante del bloque Unión Peronista, elevo y pongo a consideración nuestra posición con respecto al tema de Aerolíneas Argentinas, por lo que paso a explicar las líneas centrales de nuestro proyecto de ley.

Proponemos:

Artículo 1° – De conformidad con lo establecido por el artículo 3° de la ley 26.412, apruébanse el criterio técnico de metodología de valuación aplicados por el Tribunal de Tasaciones de la Nación y la tasación determinada en forma conjunta para las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. y sus controladas, aprobadas en su dictamen de fecha 13 de noviembre de 2008, con sujeción a las salvedades allí expresadas.

Art. 2° – Recomiéndase al Poder Ejecutivo nacional que arbitre todas las medidas necesarias a efectos de garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, por intermedio de ambas empresas y sus controladas en los términos de la ley 26.412.

Art. 3° – El Poder Ejecutivo nacional deberá continuar la negociación con Interinvest S.A. a los fines de realizar la cesión de las acciones de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. y sus controladas al Estado nacional tomando como referencia la valuación establecida en el artículo 1° de la presente.

Art. 4° – El Poder Ejecutivo deberá cumplir con lo establecido en el artículo anterior antes del 30 de junio de 2009.

Art. 5° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Señor presidente:

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad, con el objeto de someter a consideración el proyecto adjunto referido a la tasación determinada por el Tribunal de Tasaciones de la Nación para las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. y sus controladas, que por las razones que los miembros informantes pasan a fundamentar, y las que oportunamente expondrán en el recinto, constituye un dictamen propio.

El proyecto que hoy se encuentra en tratamiento bajo el expediente 6.538-D.-08 fue analizado y debatido en las reuniones de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General de esta Honorable Cámara.

Con el objeto de hacer memoria, lo primero que debemos tener en cuenta es que el día 21 de agosto, este Congreso aprobó el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral, a través de la compra de acciones, cosa muy distinta de la que el bloque oficialista pretende aprobar, como es la expropiación.

Para reforzar lo dicho anteriormente, el secretario de Transportes Ricardo Jaime, dijo al diario “Clarín”, el día 23 de octubre: “Niego que el gobierno estudie la expropiación de Aerolíneas Argentinas” y aseguró que se cumplirá con lo que marca la ley, que establece el “rescate a través de la compra de acciones”. “Yo quiero ser absolutamente consistente con lo que marca la ley.”

La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones y la Auditoría

General de la Nación se enmarcaron con lo dispuesto en la ley 26.412, realizando análisis, evaluaciones y seguimientos para la correcta instrumentación de las operaciones de rescate que se llevaron a cabo en el cumplimiento de la ley.

Cabe destacar que la comisión bicameral, de acuerdo con lo establecido en la ley 23.696, sólo puede realizar propuestas y recomendaciones, las cuales no son vinculantes y deben ser aprobadas por cada una de las Cámaras de este Congreso.

El 13 de noviembre de 2008 la comisión bicameral emitió un dictamen de recomendación, el cual establece que el valor que se deberá pagar por las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral es \$ 0.

La ley 26.412 está orientada a “garantizar el servicio de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga”, que conduce a la adquisición del paquete accionario de varias sociedades por el Estado nacional.

Por los artículos 2° y 3° de la ley 26.412 se estableció que el precio de adquisición será fijado por el Tribunal de Tasaciones de la Nación con la intervención de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, y requerirá ser aprobado por el Congreso Nacional.

La valuación fue hecha por el Tribunal de Tasaciones de la Nación (TTN), que estableció que el valor de mercado de Aerolíneas y Austral es negativo en 2.540 millones de pesos. Eso significa que no tiene ningún valor de mercado.

La necesidad de recuperar a las empresas es sumamente importante por el fuerte impacto que provoca en el turismo tanto a nivel nacional como internacional, ya que hoy en la Argentina se recauda en concepto de turismo receptivo más de 4.000 millones de dólares, siendo las proyecciones del mismo recaudar el doble en el mediano plazo.

Ambas empresas son en sí mismas el transporte aéreo de la Argentina, cumpliendo un trascendente rol social, ya que llegan a 33 destinos de nuestro territorio, de los cuales 23 son operados exclusivamente por Aerolíneas Argentinas - Austral durante todo el año, 11 con competencia regular.

Hemos escuchado voces planteando distintas alternativas, que a nuestro entender sólo traerán aparejados 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.

La única vía para recuperar nuestra línea aérea de bandera es el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral, a través de la compra de acciones tal como establece el artículo 1° de la ley 26.412, ya que si optamos por la expropiación de ambas compañías, lo cual no se encuentra contemplado en la ley 21.499, traerá consecuencias inmediatas para nuestro

país, como inseguridad jurídica, falta de inversiones etcétera.

Debemos hoy como siempre respetar la enseñanza del tres veces presidente de nuestra nación, teniente general Juan Domingo Perón, que nos enseñó: “Dentro de la ley todo; fuera de la ley nada”, respetando la división de poderes y procurando que todos ejerzan la defensa de sus intereses, por cierto que el pueblo y el gobierno argentino también.

La existencia de nuestra línea aérea de bandera es imperiosa, ya que garantiza la integración regional de los grandes centros urbanos y capitales de provincia e importantes centros turísticos, que demandan necesariamente y en forma prioritaria el transporte de bienes y personas a través del medio aéreo, como única alternativa para contribuir a la comunicación y desarrollo de los mismos, al crecimiento del país y al bienestar general de la población, y cuyas consecuencias inmediatas serán más empleo, más divisas y más inversiones genuinas para el país.

Es por ello que les solicito a mis pares nos acompañen en la aprobación del presente.

9

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA IRMA ADRIANA GARCÍA

**Fundamentos del rechazo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General en el proyecto de ley del señor diputado West y otros por el que se declaran de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima**

Quiero dejar sentada mi postura de rechazo al proyecto que hoy se encuentra en tratamiento y que ya fue analizado y debatido en las reuniones de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General, de esta Honorable Cámara.

Cabe mencionar que, con fecha 21 de agosto del corriente, este Honorable Congreso aprobó el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral, a través de la compra de acciones, contexto jurídico totalmente diferente de lo que el bloque oficialista pretende aprobar en el día de hoy, como es la expropiación.

Es propicio recordar, para reforzar lo dicho anteriormente, que el secretario de Transporte de la Nación señor Ricardo Jaime dijo al diario “Clarín”, que negaba la posibilidad de que el gobierno estudie la expropiación de Aerolíneas Argentinas, y aseguró que se cumplirá con lo que marca la ley, es decir, el rescate a través de la compra de acciones.

Por un lado, la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones por un lado, y la Auditoría General de la Nación, por otro,

se circunscribieron a lo dispuesto en la ley 26.412, realizando análisis, evaluaciones y seguimientos para la correcta instrumentación de las operaciones de rescate que se llevaron a cabo en el cumplimiento de la ley.

Cabe destacar que la comisión bicameral, de acuerdo con lo establecido en la ley 23.696, sólo puede realizar propuestas y recomendaciones, las cuales no son vinculantes y deben ser aprobadas por cada una de las Cámaras de este Congreso.

Con fecha 13 de noviembre de 2008 la comisión bicameral emitió un dictamen de recomendación, el cual establece que el valor que se deberá pagar por las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral es cero pesos.

Los artículos 2º y 3º de la ley 26.412 establecen que el precio de adquisición será fijado por el Tribunal de Tasaciones de la Nación con la intervención de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, y que el mismo deberá ser aprobado por el Congreso Nacional.

La valuación fue realizada por el Tribunal de Tasaciones de la Nación, el cual estableció que el valor de mercado de Aerolíneas y Austral es negativo en 2.540 millones de pesos. Ello significa que no tiene ningún valor de mercado.

Hemos escuchado voces planteando distintas alternativas, que a nuestro entender sólo traerán aparejadas 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.

Sostengo que la única vía para recuperar nuestra línea aérea de bandera es el rescate de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral, a través de la compra de acciones, tal cual lo consagra el artículo 1º de la ley 26.412, ya que si optamos por la expropiación de ambas compañías, lo cual no se encuentra contemplado en la ley 21.499, traerá consecuencias negativas para nuestro país tales como inseguridad jurídica, falta de inversiones, etcétera.

La existencia de nuestra línea aérea de bandera es imperiosa, ya que garantiza la integración regional de los grandes centros urbanos y capitales de provincia e importantes centros turísticos, que demandan necesariamente y en forma prioritaria el transporte de bienes y personas a través del medio aéreo, como única alternativa para contribuir a la comunicación y desarrollo de los mismos, al crecimiento del país y al bienestar general de la población, y cuyas consecuencias inmediatas serán más empleo, más divisas y más inversiones genuinas para el país.

Por las razones expuestas y por la que manifesté en el dictamen de minoría es que anticipo mi voto por la negativa.

10

**INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA LEMOS****Fundamentos del rechazo de la señora diputada  
al dictamen de mayoría de las comisiones  
de Presupuesto y Hacienda y de Legislación  
General en el proyecto de ley del señor diputado  
West y otros por el que se declaran de utilidad  
pública y sujetas a expropiación las empresas  
Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima  
y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad  
Anónima**

El tiempo es escaso y por lo tanto trataré de sintetizar al máximo. Hay tres puntos que me interesa destacar sobre este proyecto y luego una reflexión general que me gustaría hacer.

En primer lugar, ya se ha mencionado, pero no puedo dejar de remarcar que el giro a comisiones que ha tenido este proyecto no es el que hubiésemos deseado, lo mencioné en la comisión y lo vuelvo a mencionar aquí, otros proyectos de expropiación tratados por esta Cámara han tenido como comisión cabecera a aquella que hacía a la esencia del bien a expropiar, por caso, las expropiaciones del mural de Siqueiros y de la Confeitería del Molino han tenido como cabecera a la Comisión de Cultura. No cuestionamos la autoridad de esta Presidencia para fijar los giros, pero nos vemos en la obligación política de remarcar esta situación.

En segundo lugar voy a referirme específicamente al nudo del proyecto que nos ocupa. Ese nudo está ni más ni menos que en la plata, lo digo así, con este término tan coloquial para que se entienda con claridad que aquí no se está discutiendo otra cosa, el Ejecutivo desde que decidió renegociar con Marsans el incremento de la participación accionaria del Estado en Aerolíneas, y que quede claro aquí que el Estado negociaba con la misma empresa a la que hoy acusa, nos ha llevado de fracaso en fracaso, y hoy no queda margen para más discusión que la de la plata.

Dos reflexiones que tienen un punto en común, un error en común.

La primera sobre el secretario de Transporte. No necesito decir que su incompetencia ha quedado demostrada de manera tan evidente que salpica a sus superiores. No sólo fue absolutamente incapaz de controlar el servicio que prestaba Marsans, obligación de la cual no puede desligarse de forma alguna, sino que además fue el ejecutor de esta estrategia que ha fracasado; primero intentaron aumentar la participación del Estado, fracasaron, luego intentaron negociar la compra de la empresa, volvieron a fracasar, y ahora intentan expropiarla; parece útil indicar cuál va a ser el destino de Aerolíneas en manos de este "comandante del fracaso". Pero, además de fracasar, se equivoca o pretende engañarnos cuando dice que el Congreso ha fijado el precio de Aerolíneas, y que sólo se pagará un peso por la empresa. Este Congreso no ha fijado ningún

precio, ni con la ley 26.412, ni con esta que tratamos hoy. En todo caso el precio lo fijará el Tribunal de Tasaciones de la Nación en su momento.

La segunda reflexión es sobre la posición de la banca oficialista. Al proponer la expropiación de las acciones está demostrando que coincide en el error antes mencionado. Supone, o pretende hacernos suponer, que por este medio no tendremos que pagar más de un peso por Aerolíneas. Sin embargo, en la comisión uno de los miembros informantes del oficialismo reconoció explícitamente que hacerse cargo de las acciones implica hacerse cargo de los cuantiosos pasivos de la empresa, e inevitablemente esos pasivos serán pagados por el Estado, de una u otra forma.

Vuelvo al tema central, la plata; aquí no estamos discutiendo la política aerocomercial de nuestro país, aquí no estamos discutiendo una política de Estado para un servicio esencial, ni un plan de negocios para gestionar una empresa estatal, aquí lo único en discusión es cuánto le va a costar al pueblo argentino el desaguisado que provocó el secretario de Transporte, avalado por el Poder Ejecutivo. Si alguien duda o quiere refutar mis palabras, que por favor me indique en qué artículo de la ley que estamos votando se hace referencia a otra cosa que no sea la plata.

El tercer punto al que me voy a referir es al futuro de Aerolíneas voy a hacer pronósticos. No sólo voy a tratar de analizar la situación actual y sus consecuencias.

Aerolíneas es una empresa deficitaria, que se maneja dentro de un mercado en el cual la mayoría de las empresas son deficitarias, opera en un país que no fabrica casi ninguno de los implementos necesarios para su operación, en el cual ni siquiera las empresas más eficientes consiguen crédito, y en medio de una de las crisis económico-financieras más graves de las que se tenga registro.

Suponer que en estas condiciones el Estado argentino va a lograr gestionar decentemente el servicio aerocomercial en nuestro país es casi una utopía.

Finalmente quiero hacer una reflexión que vengo repitiendo en las últimas sesiones.

Las formas no son una cuestión menor. No es todo lo mismo. No es lo mismo ampliar la participación accionaria que comprar la empresa, ni que expropiarla. Pareciera que para el gobierno da igual. No intenten negarlo porque la historia reciente los deja en evidencia.

No da igual aprobar un proyecto en una sesión de tablas que en una sesión especial. Qué tiene de especial esta sesión, porque era necesario convocarla, hace un rato tuvimos una sesión preparatoria, en un rato más tendremos una sesión de tablas, en el medio de la normalidad hemos instalado la anormalidad, para forzar el reglamento. De una forma tan evidente que resulta bochornoso.

No es lo mismo tratar un proyecto en cualquier comisión, sólo juzgando la pertenencia política de

quien la preside y no la competencia que le otorga el reglamento.

No es lo mismo hacer las cosas como se debe que como se quiere o se puede. Muchas veces para no pecar de soberbios, por una humildad mal entendida, decimos que los que ocupamos este recinto somos simples ciudadanos; es una media verdad, somos simples ciudadanos pero no tenemos simples obligaciones, ningún otro ciudadano tiene la posibilidad de sancionar o rechazar una ley, nos ha sido dada una responsabilidad que nos obliga a extremar los cuidados que ponemos en las cosas que hacemos y en cómo las hacemos. Si quienes tenemos las máximas responsabilidades no hacemos lo que debemos, difícilmente podemos esperar que otros lo hagan.

Esta ley no ha sido tratada como se debe, ha sido tratada como se pudo. No hemos cumplido con nuestro “deber”, la mayoría ha impuesto su “poder”. Seguramente, en el futuro al que hacía referencia no tendremos una aerolínea que funcione como debe, sino sólo como pueda.

11

INSERCIÓN SOLICITADA  
POR EL SEÑOR DIPUTADO PERALTA

**Fundamentos del rechazo del señor  
diputado al dictamen de mayoría  
de las comisiones de Presupuesto  
y Hacienda y de Legislación General  
en el proyecto de ley del señor diputado  
West y otros por el que se declaran  
de utilidad pública y sujetas a expropiación  
las empresas Aerolíneas Argentinas  
Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas  
Cielos del Sur Sociedad Anónima**

No voy a profundizar en los aspectos que aquí se han precisado ya. Quiero sí puntualizar un conjunto de ideas que son para nosotros las destacadas.

Primero, nos importa tener una línea aerocomercial del Estado, que cumpla eficientemente con el objetivo de unir a nuestra República, que ponga en las mismas condiciones a todos los argentinos y que algunos compatriotas no se sientan de segunda por vivir en provincias alejadas de la Capital. Que sea además parte de un sistema integrado y federal de transporte y que se piense como palanca estratégica para el desarrollo del turismo en nuestro país.

Segundo, nadie debe hacer frente a deudas que no ha contraído y el Estado nacional no tiene por qué afrontar una deuda que fue generada por la empresa, la cual vació paulatinamente nuestras aerolíneas y hoy se ve “sorprendida” con una deuda de 900 millones de dólares y casi sin patrimonio pretendiendo no tener responsabilidad alguna.

Tercero, hay que considerar el rol del Estado nacional durante este proceso. Todo el sistema de trans-

porte está cuestionado; en realidad el cuestionado es el secretario del área, que increíblemente sigue en su cargo y al que se le sigue dando respaldo cuando este proceso lo tiene a él como el principal responsable al no haber impedido este grosero vaciamiento, al haber firmado el acta acuerdo y al seguir hoy conduciendo la política de transporte del Estado, política que a todas luces perjudica al erario público.

Cuarto, nos preocupa la situación de los trabajadores y por eso nuestra propuesta preserva sus derechos, sabemos que en gran parte la empresa vuela por su dedicación y esfuerzo.

El aspecto jurídico y las posibles consecuencias para el país ya fueron abordados por colegas especialistas en la materia, por lo que me eximo de opinar. Sí quiero hablar de políticas progresistas, ya que se dice que esto se hace siguiendo un paradigma progresista y desde mi punto de vista sólo es una excusa para resolver un problema de algunos amigos.

Si éste fuera un gobierno progresista otra sería la política energética del país, no se permitiría el saqueo petrolero, se tendría una planificación como la tienen países hermanos, como es el caso del Brasil. En algunos casos, como es el del petróleo, el hecho de que haya algunos conocidos del poder participando en ese negocio parece ser la razón de la nula presencia estatal en el tema.

Si éste fuera un gobierno progresista no se vetaría una ley aprobada por unanimidad de las dos Cámaras bajo el argumento de debatir más, presidente. Hay pocas leyes consagradas por la unanimidad de las dos Cámaras; sin embargo, la presidenta la veta, y hablo de la ley de glaciares, que pone freno al negocio indiscriminado de la minería, que antepone siempre sus intereses por sobre los de las poblaciones afectadas por estos emprendimientos.

Si este gobierno fuera progresista no se concentraría el poder económico como se ha hecho en los últimos años y de verdad se priorizaría a la hora de los subsidios a los pequeños y medianos empresarios.

Si este gobierno fuera progresista se atendería la situación extrema de los pequeños y medianos productores agropecuarios puestos hoy en penitencia y obligándolos a alquilar sus campos y así seguir concentrando las tierras en pooles de siembra.

Señor presidente podría seguir enumerando pero considero que no es necesario, creo que este gobierno deja a los privados los grandes negocios y toma para el Estado las empresas que ya no dan más asumiendo las deudas contraídas por los privados. Eso no es progresismo y por eso nuestro bloque votará negativamente la propuesta del Ejecutivo, muchas gracias señor presidente.

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA QUIROZ

**Fundamentos del rechazo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General en el proyecto de ley del señor diputado West y otros por el que se declaran de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima**

Nos encontramos hoy debatiendo la declaración de utilidad pública y expropiación conforme a lo establecido en la ley 21.499 de las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas y de sus empresas controladas.

Con absoluta sorpresa, por supuesto, considerando la ligereza y debilidad de una metodología que ni siquiera incluyó a la Comisión de Transporte de esta Honorable Cámara como ámbito natural y necesario para el sometimiento de su análisis.

Estamos tratando un proyecto que nos remite a una normativa –ley 26.412– que ni siquiera se encuentra vigente, situación ésta que registra pocos antecedentes en la historia legislativa de nuestro país.

Señor presidente: en el día de la fecha, en el ejercicio de un pretendido respeto a la institucionalidad de esta casa, fueron elegidas las autoridades que van a representar a este cuerpo en el próximo período 2009, institucionalidad que en menos de tres horas fue bastardeada mediante una intencionalidad que nuevamente utiliza a esta Cámara para validar el ilícito contexto de la negociación entre el grupo Marsans y el Estado nacional.

Contexto que pretende nuestro aval sobre un dictamen que obliga a los argentinos a hacernos cargo de la deuda de una empresa privada y de la irresponsabilidad del gobierno a la hora de controlar, que no tuvo en cuenta la vigencia y validez del acta acuerdo, o la propuesta de expropiar sólo los activos que tiene la empresa según el informe de la auditoría y el Tribunal de Tasación y, que el Estado no se haga cargo de deuda alguna, situación ésta que aparece como más razonable en el marco de la gravísima crisis financiera tanto nacional como en el plano externo.

Sabido es que la tasación aprobada por los legisladores es negativa en \$ 2.540 millones.

Dicha tasación está sujeta a los reajustes que corresponda practicar por las asistencias financieras que realice el Poder Ejecutivo, hasta el momento de su efectivo rescate, así como también por los pasivos contingentes no reflejados en los estados contables que han servido de base para la tasación.

Sobre la base de este dictamen, no cabe otra conclusión que un “sincericidio”: el Estado argentino deberá hacerse cargo del pasivo operativo, si lo que busca para el futuro es “garantizar el servicio”. Esto es: hacerse cargo del pago de los alquileres de los aviones, el sistema (electrónico) Amadeus, los contratos, el *catering*, en fin, todo lo que permite el funcionamiento de una línea aérea.

La declaración de utilidad pública y sujeto a expropiación de las acciones de Aerolíneas Argentinas no es parte del salvataje, es un escalón más en favor de los inescrupulosos que gobernaron nuestra línea de bandera en estos años, con la complicidad de los Jaime y los De Vido, y que coloca a estos grupos empresarios en situación técnica de quiebra fraudulenta, en portadores del prominente negocio de demandar judicialmente a nuestro país por confiscación de activos y por incumplimiento de los términos del acta acuerdo suscrita en julio de este año, que el bloque oficialista negó su derogación.

En consecuencia, este proyecto de expropiación no conlleva la apropiación de un bien por el Estado, por razones de utilidad pública, mediante el pago de una justa indemnización, sino, justamente, un ilegal incremento del endeudamiento que premia la ineficacia de grupos corruptos que administraron la empresa aerocomercial y la ausencia total de control del mismo, todo ello en el marco de la inexistencia, aún hoy más marcada, de un plan maestro de transporte aerocomercial.

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO RIOBOO

**Fundamentos del rechazo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General en el proyecto de ley del señor diputado West y otros por el que se declaran de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima**

Qué culebrón, resulta que Marsans, que compró aerolíneas por 1 peso, ahora se niega a venderla en 30 centavos...

Nos quieren hacer creer que es así de simple la cuestión y la verdad es que en el medio hay un proceso que va de Menem a Cristina Kirchner.

Lo que se quiere hacer creer es que el Congreso debate hoy la expropiación de aerolíneas, para recuperar una línea de bandera y sostener un servicio esencial. Mientras tanto el Ejecutivo negocia con los españoles... el gobierno no quiere pelearse con España y mantiene las conversaciones y nosotros somos los

malos de la película que expropiamos. La realidad es que el Ejecutivo dialoga porque sabe de los costos entre los Estados y porque necesita que la presidenta tenga un buen viaje a España en febrero. La verdad es que otra vez el Congreso es una sucursal.

El cuento es que el Congreso expropia y el Ejecutivo mantiene las conversaciones... no tenemos por qué ser parte de ese juego, que claramente se descubre en los diarios españoles de ayer y de hoy.

Sepan todos los argentinos que el Congreso no expropia, que la ley de expropiaciones existe y que quien la aplica es el Ejecutivo. Que lo que este Congreso decide es la declaración de utilidad pública y cabe la pregunta racional: cuál sería la utilidad de expropiar un pasivo.

Sepan todos los argentinos que lo que se está pagando es la deuda que dejó la empresa española y que en esto también la responsabilidad es del Ejecutivo, que formó parte del directorio y no controló ni defendió los intereses nacionales en esto que ahora reconocemos como un servicio esencial. Que ahora Interinvest es deficitaria e irresponsable y que ha caído en presuntas irregularidades financieras pero que el gobierno le firmó todos los balances contribuyendo además a la confusión patrimonial. O sea: lentos en la toma de decisiones. Para ser elegantes. Pero debemos llamarlo responsabilidad política.

Sepan todos los argentinos que el gobierno además utilizó a los gremios para romper toda posibilidad de acordar con la empresa española. O sea: hay que ver ahora cómo van a manejar esas prácticas gremiales que fomentaron al servicio de la confrontación y que tienen a los usuarios como rehenes.

Sepan todos los argentinos que además si el gobierno fracasa en las negociaciones y corre esta expropiación los españoles acudirán al CIADI y que eso también será costoso para los argentinos. O sea: tiramos la basura debajo de la alfombra.

Sepan los argentinos que si el gobierno hubiera cumplido su rol tendría que haber impulsado el proceso concursal, que es la única vía para diferenciar la deuda legítima de la ilegítima.

Sepan los argentinos que este proyecto no dispone partidas de rentas generales para saldar las deudas previsionales o a la AFIP por ejemplo, porque seguramente no piensa saldarlas. O sea: es el Estado que no paga.

Sepa el gobierno, que los argentinos sabemos lo que ocurrió con Aerolíneas. O sea: que vamos a los tumbos.

No voy a reclamar consenso para no dar qué hablar al bloque del oficialismo, cuando nos dicen que valoran el consenso pero que siempre encuentran una pared en la oposición. No es verdad, lo que reclamamos es responsabilidad política; no hay ni habrá posibilidades de consenso. Para ser un país en serio, seamos serios o nunca levantaremos vuelo.

## INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO SOLANAS

### **Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación General en el proyecto de ley del señor diputado West y otros por el que se declaran de utilidad pública y sujetas a expropiación las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima**

El proyecto de ley que estamos tratando es sin duda un gran avance en el sentido de adoptar por parte del Estado una de las responsabilidades que debe ejercer, y así lo materializa, a través del presente.

Nos referimos a la expropiación de las acciones de Aerolíneas Argentinas, Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. y sus empresas controladas.

Este es el final de un largo y trabajoso proyecto que comenzó con la sanción de la ley 26.412, y culmina aquí con lo que podríamos denominar "el broche final" de aquel camino iniciado con la sanción de la norma mencionada.

Antes de analizar puntualmente los fundamentos y lineamientos de lo que se está tratando debemos hacer un poco de memoria para recordar cómo comenzó el camino que hoy estamos finalizando, con todo éxito.

Tanto Aerolíneas Argentinas como Austral, eran dos empresas en manos de Marsans S.A., la sociedad española, que tomó el manejo de la misma, luego de fracasos de su anterior propietario. Sin duda el manejo de la aludida sociedad española fue desastroso, a tal punto que el Estado debió intervenir fuertemente para que aquellas continuaran operando, y brindando un servicio público fundamental y necesario como es el de la aeronavegación.

Marsans dejó sumida a Aerolíneas en un verdadero caos: los vuelos programados no se respetaban, se suspendían, existía sobreventa de pasajes, con el perjuicio que ello conlleva a los usuarios, el endeudamiento de la compañía era tan grave y abultado que sus balances denotaban un patrimonio neto negativo, lo que significa que la empresa estaba virtualmente en liquidación, según las normas de nuestra Ley de Sociedades, 19.550. En otras palabras, la empresa legalmente no podía seguir funcionando, porque estaba fuera de todos los parámetros que exige nuestra legislación nacional y, por consiguiente en un estado de cesación de pagos, que la llevaría irremediablemente a la quiebra.

Ante este panorama, por demás preocupante, el Estado adoptó la decisión que tenía que tomar: procedió al rescate del paquete accionario en manos de Marsans S.A. y tomó el control jurídico y económico de la empresa, preservando dos cuestiones básicas fundamentales:

a) La preservación de los casi 10.000 puestos de trabajo.

b) La preservación de un servicio público fundamental.

Además de ello, llevó tranquilidad a los miles de usuarios que habían contratado con la anterior empresa, habían comprado sus pasajes, y ante esta situación veían peligrar la realización de los vuelos programados, ocasionándoles serios perjuicios que el Estado evitó con las medidas adoptadas.

Fue así como se sancionó la ley 26.412, estableciéndose, entre otras cuestiones adicionales al rescate del paquete accionario, que el precio de compra de las mismas iba a ser tratado por intermedio de la Oficina de Tasaciones de la Nación, en representación del Estado, y por un tercero en representación de la compañía española, y que, en caso de no existir acuerdo, se adoptarían las medidas tendientes a preservar este servicio público fundamental.

Es así que con la tasación emitida por el cuerpo de tasadores del Estado, arrojó un valor negativo de casi 800 millones de dólares, lo cual obviamente no coincidió con la realizada por la empresa española, con lo cual, al no arribarse al ansiado acuerdo, no ha quedado otra alternativa que adoptar nuevamente una medida precisa y necesaria –como fue la sanción de la ley 26.412– y proceder a declarar de utilidad pública y sujetas a expropiación las acciones de las compañías que se encontraban en manos de Marsans.

Mucho se ha dicho y reiterado, en el debate de los fundamentos de la norma antes aludida, respecto del grado de endeudamiento en que estaba Marsans S.A.: que poseía un patrimonio neto negativo, que estaba al borde de la quiebra y que la compañía ya no podía seguir siendo operada por los españoles, por lo que el Estado argentino debía tomar una decisión urgente, y así lo hizo, en salvaguarda de sus legítimos derechos e intereses, y en protección de un servicio que debe prestar, ya sea por sí o por terceros, pero que debe hacerlo como una verdadera obligación de Estado.

Nadie puede reprochar las decisiones que el gobierno de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, toma en momentos en que es necesario adoptar medidas para solucionar problemas o crisis instaladas. Una de ellas es la que estamos analizando, el peligro era evidente, la toma de decisión era urgente, no podía perderse un minuto más, porque de lo contrario, no sólo que se dejaría en la calle a casi 10.000 trabajadores, sino que además se perderían las concesiones de las rutas

internacionales, y la empresa de aeronavegación de bandera nacional también se perdería.

Por lo tanto, las decisiones fueron en sintonía con los graves momentos que se estaban viviendo, y así fue; envió el proyecto de rescate, que finalmente fue aprobado y convertido en ley 26.412. Ahora, ante la negativa de los españoles a vender la empresa en los valores que el gobierno determinó, a través de sus órganos, se debe declarar la utilidad pública y por ende proceder a expropiar las acciones en poder de la compañía española, como corolario de aquellas decisiones adoptadas en salvaguarda de los derechos de todo el pueblo argentino.

Se discutirá si lo que debemos expropiar son las acciones o los activos de la compañía, y lo cierto es que lo más aconsejable desde el punto de vista legal y económico es expropiar el paquete accionario, porque con ello, además de no abonarse un solo peso, en el momento de concretarse la expropiación, se estará en condiciones de continuar operando la misma, en virtud de lo dispuesto en los artículos 57 y 58 de la ley de expropiación, que autoriza la “ocupación temporánea”, o sea que mientras se discute el precio de la misma se continúa con el manejo de la compañía, como se viene haciendo en la actualidad.

No sólo el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga está asegurado mediante el rescate del paquete accionario, ya llevado a cabo, sino que con la adopción de la medida que estamos discutiendo se pone el punto final y se termina una etapa triste que comenzó por allá en el año 1994 con la privatización de Aerolíneas Argentinas y la entrega a terceros de este servicio tan caro a los sentimientos del pueblo argentino, retomando ahora el Estado la obligación, que nunca debió transferir y, que ahora por una decisión valiente, vuelve a su patrimonio mediante la expropiación, la cual debió adoptarse para hacer efectivo el rescate del paquete accionario y ante la negativa de los españoles a avenirse a vender por el precio que el Estado fijó como valor de la transacción comercial.

Por todo ello, no sólo apoyamos, como lo hicimos en su momento cuando se discutió el rescate del paquete accionario, sino ahora, la toma de esta medida trascendental para el futuro de un Estado que no se desentiende de los problemas, sino que al contrario, trata de solucionarlos de la mejor manera posible, y siempre teniendo en cuenta el patrimonio nacional y la preservación de los servicios públicos, como una de las premisas y pilares de sus políticas.