



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes



CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION MESA DE ENTRADA	
21 AGO 2008	
SEC:..... 19.....	HORA.....

Expte. 018-P.E.-08

Dictamen de las Comisiones (MAYORÍA)

Honorable Cámara:

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

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, ...

ARTÍCULO 1º.- Para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina, se dispone por esta ley el rescate de las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. por compra de sus acciones societarias.

ARTÍCULO 2º.- El TRIBUNAL DE TASACIONES DE LA NACIÓN deberá realizar las valuaciones correspondientes a las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. a los fines contemplados en el artículo 1º de la presente ley.

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


ARTÍCULO 3º.- El precio que se establezca deberá someterse a la aprobación del HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN.


ARTÍCULO 4º.- Autorízase la cesión a los empleados de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. por hasta un máximo del DIEZ POR CIENTO (10%) del paquete accionario de las respectivas empresas, de conformidad con el Programa del Propiedad Participada.

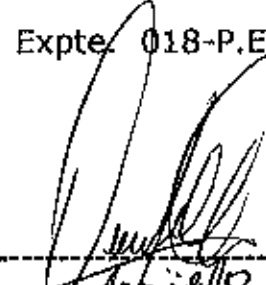


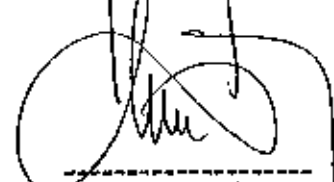
H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes


Expte. 018-P.E.-08



Diego Maravel Morejón

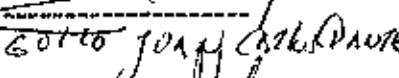

Héctor S. Sívico



Arpiello

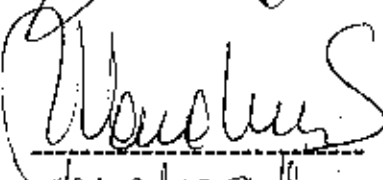

Gianotti Silvestre, Marcelo



IBARRA, MIBEL

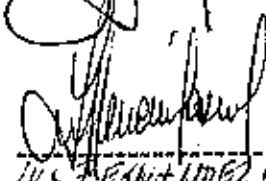

Juan Carlos Paez

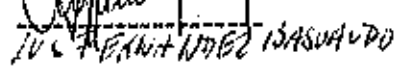

Juan Carlos Paez



LANDAU

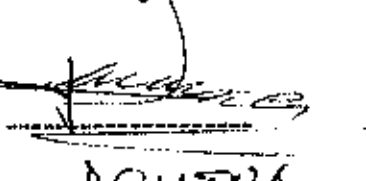

Vancura

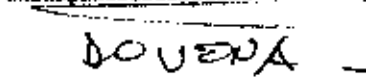

ALBERTO HERRERA
DIPUTADO DE LA NACION

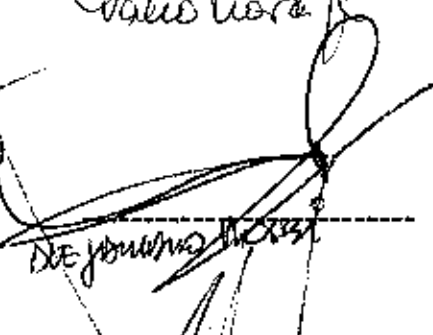

JUAN MANUEL

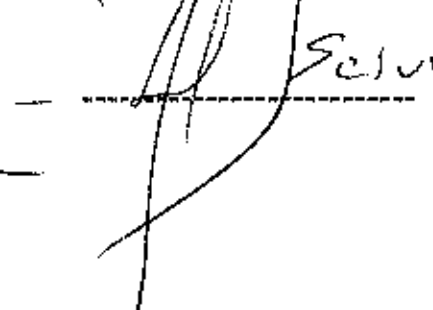

JUAN MANUEL



GERARDO



GERARDO


GERARDO


DE JUAN


DE JUAN


DE JUAN


EN DISIDENCIA PARCIAL

LIDIA LUCIA NAJM
DIPUTADA DE LA NACION



H. Cámara de Diputados de la Nación

Comisión de Transportes

Expte. 018-P.E.-08

[Signature]
Basciero
[Signature]
Fahn

[Signature]
H. W. EST
[Signature]
Girija

[Signature]
W. AGOSTA

[Signature]
BEATRIZ ROJAS DE ALPERONCH
DIPUTADA DE LA NACION

[Signature]
S. G. VA

[Signature]
Rosana Burton

[Signature]
Carlos de la Torre
Dip. Nac.

[Signature]
JUAN MARIO PAIS

[Signature]
CARNOVA

[Signature]
Lorenfeld Byana

[Signature]
ANTONIO CANTERO

[Signature]
HABIBUANO

[Signature]
NASSIRO DEAO

[Signature]
MARG. DE LA TORRE

[Signature]
Cristina Camerón

[Signature]
Folide Bianco

[Signature]
GRIAS

[Signature]
MORENO

[Signature]
Berser Pérez

[Signature]
D. Felipe

[Signature]
Disidencia Parcial
Carlos Romualdo

[Signature]
Disidencia Parcial

[Signature]
Jose Ricardo Trillo

[Signature]
MARIA JULIA ACOSTA DE AHUMADA
DIPUTADA DE LA NACION

[Signature]



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes

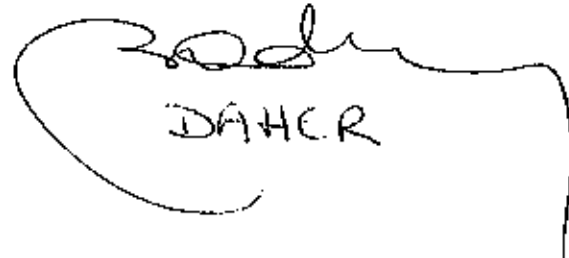


Expte. 0018-P.E.-08

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo y luego de su estudio resuelven modificar algunos de sus aspectos y despacharlo favorablemente.


D A H E R



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes

CAMARA DE REPRESENTANTES DE LA NACION MESA DE ENTRADA	
21 AGO 2008	
SEQ:..... 1º.....	HORA.....



Expte. 018-P.E.-08

Dictamen de las Comisiones (MINORÍA)

Honorable Cámara:

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

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, ...

CAPITULO I Principios Fundamentales

Artículo 1º. Garantía del servicio público. El Estado Nacional debe garantizar el servicio público del transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga en el ámbito de la República Argentina brindado por las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. Y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A.

Art. 2º. Rechazo. Rechácese el acta acuerdo suscripta por el Secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en representación del Estado Nacional, y el Grupo Interinvest S.A. de fecha 17 de Julio de 2008 y refrendada por el Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios por el Estado Nacional y por los Señores Gerardo Díaz Ferran y Gonzalo Pascual, como Accionistas Mayoritarios de AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. Y AUSTRAL LINEAS - CIELOS DEL SUR S.A. con fecha de 21 de Julio de 2008.

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

Capitulo II Expropiación

Art. 4º. Utilidad pública. Se declaran de utilidad pública para su expropiación las empresas AEROLINEAS ARGENTINAS S.A., AUSTRAL LINEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A. y todas sus compañías controladas. Expropiación que incluye todos sus bienes Inmuebles, muebles, instalaciones, maquinarias y bienes Intangibles, incluidas marcas y patentes.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Comisión de Transportes

Expte. 018-P.E.-08

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

Art. 6º. Derechos laborales. AEROLINEAS ARGENTINAS S.A., AUSTRAL LINEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A. y todas sus empresas controladas, continuarán en funcionamiento con el personal que en la actualidad trabaja en ellas, quienes mantendrán las condiciones laborales convenidas y vigentes al momento de sanción de la presente ley.

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

Capítulo III

Comisión Bicameral Especial Investigadora

Art. 8º. Creación. Créase en el ámbito del Congreso de la Nación la Comisión Bicameral Especial Investigadora del proceso iniciado el 18 de julio de 1990 con la privatización de AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LINEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A., hasta la fecha del acuerdo firmado entre el Poder Ejecutivo Nacional y la firma Interinvest S.A. el 17 de julio de 2008.

Art. 9º. Funciones. La Comisión Bicameral deberá:

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

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

Art. 11. Autoridades. La Comisión elegirá a su Presidente, Vicepresidente y Secretario por mayoría de votos y dictará su propio reglamento interno,



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes



Expte. 018-P.E.-08

debiendo garantizarse la plena vigencia de todas las garantías y derechos constitucionales.

Art. 12. Facultades. La Comisión tendrá las siguientes facultades y atribuciones:

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

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

Art. 14. Informe. La Comisión Bicameral deberá elevar un informe al Congreso de la Nación, detallando los hechos investigados dentro de un plazo de 180 días contados a partir de su constitución, debiendo emitir informes parciales sobre los avances de las investigaciones al pleno de ambas Cámaras. El plazo de duración de la Comisión investigadora podrá prorrogarse a resolución conjunta de ambas Cámaras.

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

Capítulo IV
Disposiciones Finales

Art. 16. Presupuesto. Autorízase al Poder Ejecutivo para efectuar en el Presupuesto Nacional General de Gastos y Recursos del ejercicio vigente, las adecuaciones presupuestarias que resulten necesarias para el cumplimiento de la presente.

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

Art. 18. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones,

20 AGO. 2008

RICARDO CUECOVILLO
DIPUTADO DE LA NACION

LAURA J. SESMA
DIPUTADA DE LA NACION



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes



Expte. 018-P.E.-08

INFORME

Honorable Cámara:

Las Comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda al considerar el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo cree necesario formular las siguientes observaciones:

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

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

Pero la salida a la grave crisis que afrontan las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. AUSTRAL LINEAS AEREAS -CIELOS DEL SUR S.A. no puede transitarse bajo condiciones de falta de información, elusión de responsabilidades por el vaciamiento de las empresas y gravosos costos para el Estado Nacional.

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

El núcleo central del proyecto enviado por el Ejecutivo Nacional, el ACTA ACUERDO del 17-07-08 firmada entre el gobierno y la empresa, constituye la lisa y llana convalidación de los dilates que el grupo Marsans ha venido realizando en connivencia con funcionarios y directores del Estado en la empresa y la compra de una empresa con patrimonio negativo a un valor positivo - cuyo monto resulta hoy imposible predecir - con un altísimo costo para los ciudadanos argentinos

EL RECHAZO AL ACTA ACUERDO.

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

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

La empresa se encuentra en la fase de concurso preventivo, un estado previo a la quiebra. De acuerdo a la información periodística, el juez Jorge Silvio Sicoli que entiende en la causa, el 10-07-08, conminó a la sindicatura a que precise el cuadro de la situación económica y patrimonial de la compañía. De dicha evaluación surgirá un dictamen respecto a las posibilidades de continuidad de la empresa en operaciones.



Expte. 018-P.E.-08

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

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

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

EL MECANISMO DE FIJACIÓN DE PRECIOS

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

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

Lo más probable es que se arribe a tasaciones con valores muy alejados entre sí; problema que se resuelve no sólo de manera absurda desde el punto de vista de los intereses y soberanía nacionales.

Textualmente enuncia:

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

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

Por otro lado, al interrumpirse por aprobación de esta ley el proceso de quiebra, el grupo empresario propietario sigue siendo el dueño de los



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes



Expte. 018-P.E.-08

elementos más valiosos de su supuesto activo: la posesión del nombre de la empresa, las concesiones de las líneas, y el valor de la empresa en marcha.

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

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

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

La aprobación del Congreso

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

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

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

LA DETERMINACIÓN DE LAS RESPONSABILIDADES POR LA ACTUAL SITUACIÓN

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

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

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



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes



Expte. 018-P.E.-08

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

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

1) - Responsabilidad por la privatización

1.1.- Renuncia del ESTADO NACIONAL al derecho de veto que tenía en el Directorio de la empresa. Esta renuncia del ESTADO NACIONAL Importó la pérdida del control sobre la reducción de servicios y/o modificación del Plan Quinquenal presentado en la oferta durante la privatización.

1.2.- A partir de allí pudo observarse el comienzo de un proceso de descapitalización de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y de licuación de la participación accionaria del ESTADO NACIONAL, a la vez que se reducía el capital social de la empresa, circunstancias imputables al ruinoso manejo de la misma.

1.3.- Presentación en concurso preventivo de acreedores de AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANÓNIMA el día 22 de junio de 2001, poniendo en gravísimo riesgo la continuidad y regularidad de un servicio esencia

2) Responsabilidad del actual operador

El titular de la privatización vendió la totalidad de las acciones en Octubre de 2001 al grupo Marsans.

2.1. Deficiente gestión operativa

2.2. Confusión aviesa de las empresas: Los contratos comerciales entre las DOS (2) empresas y sus balances dieron cuenta de que MARSANS S.A., como titular mayoritario de ambas, procedió a efectuar una serie de maniobras comerciales con el fin de confundir los patrimonios, asumiendo AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. las pérdidas y AUSTRAL LINEAS AEREAS -CIELOS DEL SUR S.A. las ganancias de la operatoria.

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

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

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



H. Cámara de Diputados de la Nación

Comisión de Transportes



Expte. 018-P.E.-08

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

2.5 Incapacidad técnica: Las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LINEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A., hoy involucradas en la prestación del servicio de transporte aerocomercial en nuestro país no reúnen ni garantizan la continuidad, regularidad e igualdad que exigen las referidas Leyes Nros. 17.285 -Código Aeronáutico- y 19.030, impidiendo el acceso adecuado a un servicio de esencial importancia para el desarrollo de nuestro país.

3. Responsabilidad del actual gobierno

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

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

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

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

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



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes



Expte. 018-P.E.-08

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

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

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

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

Si la empresa hubiese cumplido, se podría haber "justificado" las acciones "comprensivas" del gobierno. Sin embargo, la empresa fiel a todos los antecedentes que desde el año 2001 estaban a la vista de cualquiera, y mas aún, a la vista de la autoridad regulatoria y socio minoritario, no cumplió con ninguno de los compromisos. Veamos como a continuación del anterior párrafo citado lo enuncia el propio gobierno en el Mensaje:

A pesar de los compromisos societarios asumidos, los accionistas AIR COMET - INTERINVEST nunca dieron cumplimiento a las inversiones, al aumento de vuelos regulares y a la incorporación de nuevas aeronaves para la prestación de los servicios de cabotaje o Internacionales". (Mensaje, Foja 9)

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



H. Cámara de Diputados de la Nación

Comisión de Transportes

Expte. 018-P.E.-08

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

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

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

- La Comisión Investigadora. Integrada entre otros por Alfredo L. Palacios, Lisandro de la Torre y Julio Sánchez Viamonte, se abocó a desentrañar los exorbitantes sobrepagos pagados para la construcción del edificio de nuestro Congreso Nacional.
- La Comisión Investigadora propuesta e integrada por Lisandro De la Torre en 1934, para establecer la medida en que el Pacto Roca-Runciman favorecía a los frigoríficos exportadores, tendría un desenlace trágico cuando el senador Enzo Bordabehere, fue asesinado a balazos por Ramón Valdés Cora.
- La Comisión Investigadora por la compra irregular de tierras para ampliación del Colegio Militar de El Palomar, que estuvo integrada por Alfredo Palacios -que la presidía-, Gilberto Suárez Lago y Héctor González Iramain.
- Mas recientemente se constituyó la Comisión Especial Investigadora Sobre Hechos Ilícitos Vinculados con el Lavado de Dinero de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, de la que incluso formo parte y trabajo activamente la actual Presidenta de la República, al igual que en la Comisión Bicameral Especial de Seguimiento de los Atentados a la Embajada de Israel y al Edificio de la AMIA.

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

NUESTRA PROPUESTA: LA EXPROPIACIÓN

Si bien la mejor alternativa hubiera sido postergar el tratamiento del expediente para que, sobre la base del rechazo del Acta Acuerdo buscáramos entre todos la mejor alternativa a fin de garantizar el funcionamiento presente y futuro de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LINEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A lamentablemente el oficialismo ha decidido apresurar su aprobación; y pese a las modificaciones introducidas en el proyecto persisten los graves defectos explicitados en el presente.



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes



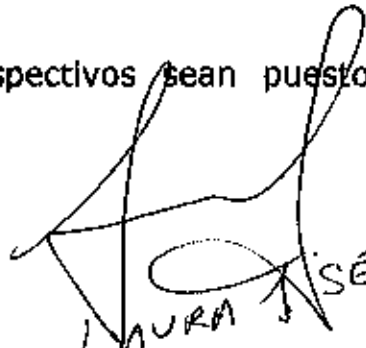
Expte. 018-P.E.-08

Es en este marco que proponemos una salida alternativa la que consiste en :

La expropiación de las empresas, en el marco de la Ley 21.499

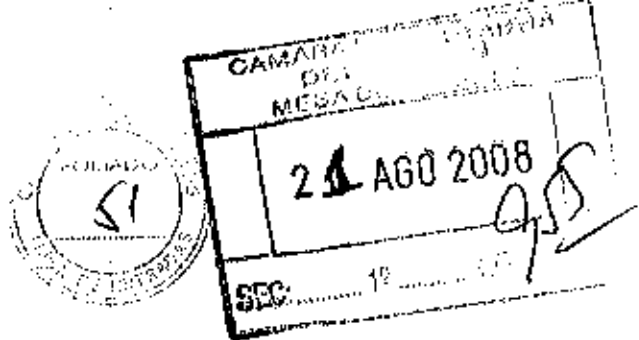
Esta decisión permitirá al Estado Nacional determinar un precio justo y razonable; teniendo en cuenta que el pasivo actual de la empresa es responsabilidad del grupo Marsans y que existen deudas en concepto de cargas sociales, multas impagas, etc, podemos concluir que el Estado Nacional no solo no tenga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

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


LAURA SESNA



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes



Expte. 018-P.E.-08

Dictamen de las Comisiones (MINORÍA)

Honorable Cámara:

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

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, ...

ART. 1º: Rechácese el Acta Acuerdo suscripta entre el Secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y el Grupo Interinvest S.A. de fecha 17 de julio de 2008 y refrendada por el Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios por el Estado Nacional y por los señores Gerardo Díaz Ferran y Gonzalo Pascual, como accionistas mayoritarios de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., con fecha 21 de julio de 2008. Asimismo rechácese el Acuerdo Marco suscripto el 15 de Mayo de 2008, entre la propiedad del grupo Air-Comet Interinvest y el Estado de la Nación Argentina, en relación con la viabilidad de Aerolíneas Argentinas S. A. y Austral Líneas Aéreas- Cielos del Sur S. A.

ART. 2º: Establecer un plazo de 30 días para que el Poder Ejecutivo presente a consideración de este Honorable Congreso de la Nación un Plan Integral de saneamiento de la actividad aerocomercial, que deberá contemplar un Plan Estratégico de conectividad nacional e internacional.



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes



Expte. 018-P.E.-08

ART. 3º: Establecer el mismo plazo para que en el marco del Plan referido anteriormente, se presente a consideración de este Honorable Congreso la constitución de una nueva sociedad con el objeto de prestar el Servicio Público de Transporte Aerocomercial de pasajeros, correo y carga, con su estatuto y plan de negocios integral. La misma deberá contener:

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

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

ART. 5º: Durante el período de transición establecido en el artículo 4º de la presente ley asígnese a la partida 5.1.9. - Transferencias a Empresas Privadas, del Programa 60 - hasta la suma de cien (100) millones de pesos por mes, los que serán detraídos de los montos recaudados en exceso con relación a lo aprobado en el Presupuesto de la Administración Pública Nacional para el ejercicio 2008, ley 26.337.

ART. 6º: La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las privatizaciones creada por el artículo 14 de la Ley N° 23.696, ejercerá las funciones previstas en la referida norma, priorizando el análisis sobre la evolución de la situación patrimonial y financiera de Aerolíneas Argentinas S. A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S. A., las responsabilidades del Grupo accionista Mayoritario, las responsabilidades de los Directores del Estado



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes

Expte. 018-P.E.-08

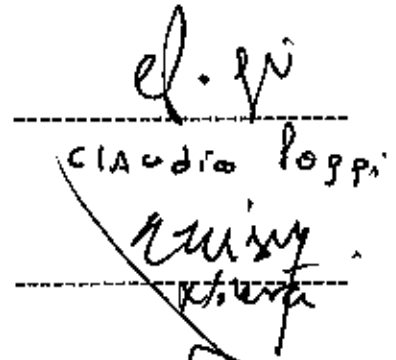
Nacional y las responsabilidades de los Órganos de Control del servicio Aero comercial concesionado, hasta la sanción de la presente ley.

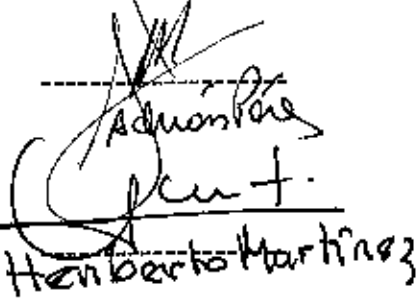
ART. 7º: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 20 de agosto de 2008

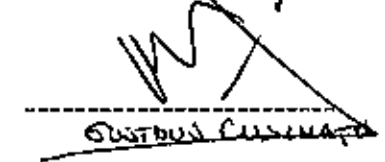

Edelberto Bullrich


SILVIA CRISTINA


Claudia Roggi


Admonbare
Heriberto Martínez


OSCAR DE MARCHI
MARIO D. MARZO


GUSTAVO CUSINATO



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes



Expte. 018-P.E.-08

INFORME

Honorable Cámara:

Las Comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda, al considerar el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo cree necesario formular las siguientes observaciones:

La presente iniciativa tiene por objeto proponer una solución a la crisis de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., alternativa a la propuesta enviada por el Gobierno Nacional mediante su Mensaje N° 1201, Proyecto 0018-PE-08.

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

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

Entendemos la necesidad de garantizar la continuidad de la fuente de trabajo de los empleados de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., garantizando en cada caso, la universalidad de derechos adquiridos.

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

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



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes

Expte. 018-P.E.-08

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

A lo largo de los fundamentos expresados por el Poder Ejecutivo en su proyecto, se citan numerosos Incumplimientos de parte de los accionistas AIR COMET-INTERINVEST, pero ninguna sanción, ninguna llamada de atención, ninguna acción por parte del Estado Nacional tendiente a obtener el cumplimiento de las obligaciones asumidas por la parte empresaria.

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

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

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

- Falta de denuncia de los responsables operativos;
- Faltas a los deberes de información a la Secretaría de Transporte;
- Sobreventa de pasajes;



H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes

Expte. 018-P.E.-08

- Maniobras comerciales tendientes a confundir los patrimonios de Aerolíneas Argentinas y Austral;
- Falta de cumplimiento de las condiciones de explotación de las rutas aerocomerciales;
- Incumplimiento de las capacidades técnicas exigidas por el Código Aeronáutico.
- Incumplimiento en la realización de inversiones, incorporación de aeronaves y aumento de vuelos regulares;

Para un tratamiento serio, de la iniciativa propuesta por el Poder Ejecutivo Nacional, es primordial conocer ex ante, el real, el verdadero impacto que la medida -tal como ha venido desde el Gobierno Nacional- tendrá sobre el erario público.

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

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

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

Por ello, nuestra propuesta tiene como ejes centrales:

- Rechazar el acta acuerdo suscripta entre el Gobierno Nacional y el Grupo empresario.




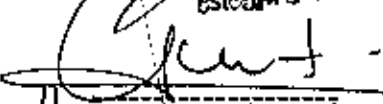
H. Cámara de Diputados de la Nación
Comisión de Transportes

Expte. 018-P.E.-08

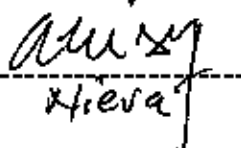
- Garantizar el servicio público Aerocomercial.
- Facultar al Poder Ejecutivo Nacional a:
 - o Explotar el servicio público por medio de una nueva empresa con participación de los empleados a través del Programa de Propiedad Participada.
 - o Absorber la planta de trabajadores.

Por todas las consideraciones expuestas, fundamos el presente dictamen.

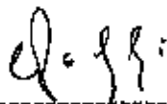


Esteban Bolfrich


Humberto Martínez



Ailyn Hiera



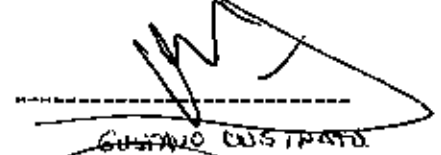
Claudio Pocar



OSCAR DE MARCHI



GUSTAVO CUSTIRATO



Marcelo Merlo



ROBERTO

