

Capítulo 26, Morir en Madrid

Corría el mes de junio de 2003. Kirchner llevaba un mes en el gobierno y tal como se había comprometido nombró en la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial a Ricardo Cirielli. Es que Cirielli fue el único sindicalista que a mediados de 2002, en plena época del gobierno duhladista, se animó a apoyar al desconocido gobernador sureño que aspiraba a llegar a la presidencia. En esa época, la presión sobre APTA era singular. Daniel Scioli, entonces secretario de Turismo, había incorporado la subsecretaría de Transporte Aerocomercial a su cartera, rebajándola a una simple dirección desde la que impartía la política aérea del país. En realidad su objetivo era liberar totalmente el mercado a manos de las empresas extranjeras, las que Scioli vislumbraba como afines al desarrollo turístico. La “industria sin chimeneas” se estaba llevando los últimos vestigios de lo que alguna vez fuera la aeronáutica comercial argentina. Güiraldes se quejaba amargamente: Cuando el país necesita una secretaría de aviación civil y otros países tienen ministerios de transporte, acá la han llevado a la mínima expresión, justo ahora que los españoles de Air Comet señorean sobre Aerolíneas y se quedan con todo nuestro mercado.

En ese año 2002, los legisladores de la Comisión de Transportes no salían de su asombro: cualquier proyecto o investigación que se iniciara en la Cámara sobre Aerolíneas o el mercado aerocomercial debía ser atendida en la Comisión de Turismo y no en la de transportes.

El Cadete intentó dirigirse a Duhalde en la presidencia y al propio Scioli para hacerlo entrar en razones: “Sin aviones no hay turismo posible”, les decía sin encontrar eco a sus reclamos. Intentó con la Fuerza Aérea. Sus esfuerzos fueron inútiles. Acorralados económicamente, los militares, al igual que otros organismos del Estado dedicaban todos sus esfuerzos a sobrevivir en medio del default. Era evidente que los españoles – apoyados por el gobierno de Aznar y con la complicidad de altos funcionarios del duhaldismo - habían puesto un cerrojo a cualquier rebrote de investigación sobre el caso.

Desde Turismo se impulsaba la apertura de los cielos y el abandono del turismo a manos de empresas extranjeras. La sospecha de que Scioli y el gobierno habían intercambiado favores con las huestes de Antonio Mata crecía.

Aún así, cada día que pasaba llegaban al Congreso nuevas denuncias sobre la administración de Aerolíneas. Bajo una orden tácita, los asesores del secretario Scioli recorrían los despachos de los diputados con la anuencia de la presidencia de la Cámara que ejercía el duhaldista Eduardo Camaño. Lograron así paralizar a la antes combativa Comisión de Transportes. La salteña Zulema Daher, presidente de la comisión (que respondía al gobernador Romero), el jujeño radical Alejandro Nieva del radicalismo como vicepresidente y Alicia Castro secretaria de la comisión y presidente de su bloque unipersonal, no permitían que se incorporara en el temario de reuniones ningún proyecto que afectara a los directivos de Aerolíneas.

Basteiro no estaba de acuerdo y en una maniobra personal le pidió a Eduardo Camaño que conformara la comisión investigadora que Castro ya no impulsaba. Camaño, fingiendo interés, dio la orden de avanzar en las designaciones. Sólo que, en un error con olor a adrede, en la resolución de nombramientos equivocó el número de resolución que ordenaba la conformación de la Comisión Investigadora del año 2001 (Resolución N° 503/01), y en cambio, le colocó el número de la resolución que aprobaba para la misma fecha del 2001 el viaje de los diputados a Madrid (505/01) Las designaciones eran, por consiguiente, nulas.

De todos modos, los diputados aludidos: Alicia Castro, Zulema Daher, Ariel Basteiro, Gustavo Gutierrez y el menemista José Alvarez se reunieron con intención de seguir adelante. Alvarez pidió la presidencia de la comisión, lo que le fue negado ya que el gobierno de Menem era uno de los principales responsables del vaciamiento de la aérea. Daher quiso imponer su candidatura, lo que la mayoría rechazaba por su sumisión al gobernador salteño Romero, el mismo que luego acompañó a Carlos Menem en la fórmula presidencial. Basteiro se propuso como alternativa y esta vez los votos en contra (Daher, Castro y Alvarez) lo inhabilitaron. Daher dio por terminada la sesión y comunicó a la presidencia de la Cámara que no volverían a reunirse. Basteiro prometió vengarse. En la reunión de la subcomisión de seguridad aérea y apoyado por Gustavo Gutiérrez y Nieva, logró imponer que Daher citara a la cúpula de Aerolíneas a explicar el plan que llevaban a cabo en la empresa. Castro, que había rotado, de la oposición a los españoles a calificar la “privatización” de la SEPI (adjudicación de Aerolíneas y Austral a Air Comet SA) de “virtuosa” intentó evitar la visita de Fargosi y Mata a la Comisión. Esta vez Daher fue la que le votó en contra y fijó fecha para el 6 de noviembre.

Un año y dos meses después de haberse hecho cargo de la gestión de la compañía, los responsables de ella, Horacio Fargosi, presidente, Antonio Mata Ramayo, presidente del Comité Ejecutivo de la compañía, el español José María Llodrá como vicepresidente de producción, acompañados de los gerentes técnicos, ingresaban a la Comisión para hacer frente a las preguntas de los integrantes de la Comisión.

Palpitando lo que sucedería, habíamos programado la filmación del debate. Castro ingresó a la reunión y preguntó quién había traído a las cámaras, tras lo cual me llamó y, tajante, ordenó que las retiraran. Aun así los taquígrafos quedaron en la sala y recogieron el testimonio del medio centenar de preguntas que llovieron sobre los visitantes.

“Hemos invitado a los señores representantes de Aerolíneas Argentinas a fin de que nos informen sobre el estado actual de la compañía. Los señores diputados tenemos una serie de inquietudes que nos han sido planteadas a través de diferentes notas enviadas a esta comisión, respecto de las cuales queremos que se disipen algunas dudas”; dijo, abriendo la reunión, Zulema Daher.

Las preguntas que deseamos formular los legisladores se relacionan con saber cuál es la situación de Aerolíneas Argentinas; quién es la propietaria actual AIR COMET, cómo llega a serlo y a partir de qué fecha; cómo se encuentra el concurso en este

momento; si la compañía es subsidiada por el Gobierno español o no; si los directores por el Estado y el de los empleados del PPP han firmado balances o si alguno de ellos renunció; qué ocurrió con la capitalización propuesta por Air Comet; cómo se encuentra la relación con los gremios.

Mata tomó la palabra y comenzó una alambicada descripción de su arribo a Aerolíneas. Dijo que la venta de acciones que le había otorgado la SEPI eran las de Interinvest que *“dentro de sus actividades, tiene participaciones mayoritarias en distintas compañías del sector aerocomercial”*.

“Este fue nuestro punto de partida de nuestra participación en la gestión de Aerolíneas Argentinas, Austral, Jet Pack, Aerohandling y Optar” remató sin inmutarse. Mata no decía la verdad ya que Interinvest era una “inversora” creada en 1994 al solo efecto de hacerse cargo de las acciones de Aerolíneas. No tenía más patrimonio que éste y a la fecha de la llegada de Mata a Aerolíneas ésta no tenía activo alguno, mientras sus deudas superaban los 1.000 millones de dólares (“En el orden de los 1.200 millones de dólares” estimaba la SEPI).

Mata continuó: *En el caso Aerolíneas se ha desarrollado una ampliación de capital de aproximadamente 1.238 millones de pesos debido a aportes de épocas anteriores y a capitalizaciones que han ido aportando los distintos accionistas*, explicó, sin aclarar que, tal como lo confesó Fargosi posteriormente, sólo 96,4 millones de pesos habían sido desembolsados por los nuevos accionistas. El resto correspondía a aportes irrevocables en “papeles” de deuda que Castro había denunciado a su tiempo como espurios y en los que el fiscal de la UFITCO, Maximiliano Rusconi, basó su denuncia contra los directorios de Aerolíneas por “subversión económica”. Sin ninguna vergüenza estos aportes irrevocables (que se podían impugnar) habían sido “capitalizados” en una asamblea que se había realizado en octubre de 2002.

El Estado, representado por el Subsecretario de Servicios Financieros del ministerio de Economía, el Dr. Hugo Medina, ante la presión de las denuncias en contra, ordenó al enviado del Estado abstenerse, incurriendo en una nueva falta ya que al Estado le está vedado la abstención (debe aprobar o rechazar). Medina enfrentó estoicamente las denuncias penales en su contra. Su negativa a rechazar el balance y las capitalizaciones tuvieron su premio. Kirchner, a poco de asumir, y por iniciativa del ministro Lavagna, lo nombró al frente de la Comisión Nacional de Valores (CNV). Mata, al igual que el presidente de la Bolsa de Buenos Aires, en ese momento Julio Werthein, pasó entonces a anunciar que Aerolíneas cotizaría en Bolsa, lo que constituía una falsedad más, ya que en diciembre de 2004 la CNV informó que no existía ninguna gestión para que la empresa pudiera cotizar en Bolsa.

Basteiro tomó la palabra y desgranó incisivos argumentos y preguntas sobre el estado de la compañía, las pérdidas que seguía arrastrando, la ruta del dinero aportado por la SEPI que no había sido invertido en la empresa, las irregularidades en el balance, la expulsión de los auditores internos de la compañía y su reemplazo por una auditoría externa de Price Waterhouse, la consultora que venía autorizando los balances desde 1993.

Daher lo interrumpió. *“La presidencia solicita al señor diputado que redondee su exposición y haga preguntas concretas”*.

“Puedo acercarle las preguntas para que las conteste directamente...luego de la exposición del Sr. Mata creo que haré otras preguntas”, dijo Basteiro.

Mata había enrojecido. Tomó el micrófono y comenzó a hablar: *Quiero aclarar que muchas de las cosas que se acaban de escuchar carecen de fundamento y no son nada más que chismes de bares. Me da vergüenza escuchar que un diputado de la Nación se contradiga o diga cosas como que primero tenemos que...*

La estrategia estaba en marcha. Ni Daher ni Castro intervendrían para defender a Basteiro. Éste entonces, interrumpió: *Lo que hice fue plantear que éstas son muchas de las cosas que se dicen y que me interesaría saber la opinión de la empresa al respecto. Aclaré que éstas eran muchas de las cosas que se plantean en medios periodísticos e incluso se escuchan de funcionarios del Poder Ejecutivo. Por ello solicito al presidente del Comité Ejecutivo que no haga adjetivaciones y que se dedique a responder las preguntas puntuales que he efectuado.*

Mata ya no miraba a Basteiro, se dirigía a Daher: *Señora presidenta, voy a contestar como creo que debo hacerlo, y si a algún señor diputado no le gusta puede actuar como crea conveniente.* En tono desafiante continuó:

- Insisto con que me da vergüenza escuchar que un diputado de la Nación manifieste en la Comisión de Transportes cosas que son procedentes de chimentos de bares. Creo que no existe base para sus argumentaciones, que se trata de algo inventado por aquellos que, evidentemente, son enemigos manifiestos de la situación real de la compañía. Es decir, hay mucha gente a la que le interesa que Aerolíneas Argentinas siga siendo una patota, un grupo de gente manifestándose constantemente porque otros así tienen púlpito. A ellos no les conviene que haya una compañía que funcione bien y correctamente. Buscan cuestiones donde no las hay; buscan huecos en las líneas rectas.

Nunca un extranjero había ido tan lejos ante una comisión del Congreso. Era evidente que Mata contaba con el silencio cómplice de la cúpula de la comisión.

Y entonces, continuó: *Señores, debemos partir de la base de que Aerolíneas Argentinas es una empresa privada, que no está obligada a dar la información que se le está solicitando, en primer lugar porque esa información es estratégica y además porque no deben olvidar que hoy la compañía funciona gracias a los accionistas, los que en verdad ponen dinero (sic) y no de los que le dan al pico, esto es la PPP y el Estado Argentino. Por ello me gustaría que además de darle a la lengua, pongan primero dinero en la compañía para que ésta se capitalice... el 15 de octubre de 2001 Air Comet concluyó el proceso de compra de la compañía (por 1 dólar)...*

...la SEPI acordó con Air Comet determinadas condiciones contractuales...cómo cumple Air Comet o la SEPI con sus obligaciones, no es menester de esta comisión. Y si

lo es, lo desconozco. Desde mi punto de vista, no creo que sea índole de la Comisión de Transportes hablar de una relación contractual entre dos terceros de un tercer país... Aerolíneas tiene tres accionistas, el Estado argentino... el PPP de los empleados y también Interinvest, un accionista inventado por otros señores hace diez o doce años... cuando usted me solicita datos técnicos de la compañía yo le digo que no le voy a dar ninguno. Usted a través del representante del Estado tiene toda la documentación contable que quiera solicitar... Estoy hablando de chimentos de barrio y no de situaciones concretas... creí que la Comisión de Transportes tenía mayor conocimiento y era más seria...

Alejandro Nieva, vicepresidente de la Comisión y que no participaba del acuerdo Daher – Castro tomó el micrófono y aclaró. *Respecto a lo manifestado por el señor Mata, quiero expresar primero que esta Comisión de la Cámara de Diputados tiene conciencia de cuáles son sus límites. Conocemos nuestras responsabilidades y los directivos aquí presentes deberían conocer las suyas. Siguió comentando las preocupaciones de la comisión y terminó agregando: Soy diputado por la provincia de Jujuy, tenemos un solo vuelo diario y es muy difícil conseguir las tarifas más baratas, incluso con dos o tres meses de anticipación.*

Varios diputados se sumaron en el reclamo de tarifas y frecuencias.

Mata sonriendo, acotó: *Muchas de las cuestiones que se me están planteando guardan más relación con la responsabilidad de la Cámara de Diputados y de la Comisión de Transportes que con la compañía que presido. En realidad el presidente era el Dr. Fargosi, pero Mata estaba dispuesto a dejar sentado quién mandaba en Aerolíneas Argentinas.*

Había logrado su objetivo, degradar a Basteiro, también a la Comisión, y trasladar la conversación a temas menores. Comenzó a hablar de la crisis del sistema aerocomercial como si él fuera una víctima y no el beneficiario de la crítica situación de las otras líneas aéreas.

Gustavo Gutiérrez esperaba pacientemente su turno. Cuando lo habilitaron miró fijamente a Mata y le dijo en duros términos: *La vehemencia del señor Mata para contestar algunas preguntas merece una observación. Estamos hablando de un servicio público, y por lo tanto, por más que esté a cargo de una empresa privada y se hable de información estratégica, esta comisión puede formular preguntas...por otra parte, con todas sus falencias, el Estado sigue siendo accionista de la compañía y nosotros tenemos el legítimo derecho de preguntar y obtener una respuesta... la información que tenemos es que la SEPI ha depositado 758 millones de dólares para pagar los “platos rotos”... por ello me gustaría tener una copia del contrato de SEPI con la empresa que ustedes representan...*

Mata comprendió que Gutiérrez iba en serio. Se limitó a decir: *El contrato entre SEPI y Air Comet es confidencial. No tenemos el permiso de entregarlo. A través de los cauces reglamentarios puede pedirlo. Puede pedirlo a la SEPI por medio de la Cámara de Diputados quien, como empresa pública, tendrá mayores facilidades para entregarlo*

que una firma extranjera que firmó ese contrato fuera de este territorio⁴²... La SEPI no ha puesto dinero en Aerolíneas... Explicó que los 750 millones de dólares “pueden significar el costo que se aceptó” y que Air Comet cobró dentro del contrato... el accionista mayoritario del grupo comprador es el mayor grupo de España de facturación turística... estamos hablando de empresas serias... que han venido a este país a sacar una compañía que estaba en la basura a nivel de resultados y a nivel social... las anteriores gestiones de Aerolíneas, tanto la de Iberia como la de American Airlines han sido muy negativas... cuando Iberia gestionaba la compañía le quitó un chip al cerebro de Aerolíneas para que no pensase cómo tenía que desarrollarse hacia Europa, y la debilitó mucho en ese frente. Cuando la gestionó American le quitaron el otro chip, impidiendo su desarrollo hacia los mercados de Estados Unidos, con lo cual la compañía quedó medio boba y remató: “Aquí, las compañías de cabotaje hicieron como los ladrones (sic) cuando colgaron a Jesucristo, le quitaron todas sus ropas”. Mata confundía a los ladrones que fueron crucificados junto a Jesucristo con la soldadesca romana que se jugó a los dados las ropas del Señor, lapsus donde en realidad los soldados romanos representaban a los funcionarios del Estado español, con Aznar y Rodrigo Rato a la cabeza...

Mata cedió la palabra a Fargosi quien en forma cansina y con datos de poco valor, llevó la reunión lentamente a la extinción. Se sucedieron las preguntas inocuas. Castro entonces pidió la palabra y agregó: ... *El objetivo del Parlamento se logró; lo que nosotros pedimos lo conseguimos.* Apoyándose en la impunidad que le otorgaba la presidencia de la comisión remató con una mentira: “**La SEPI absorbió la deuda y puso en venta la compañía a operadores responsables y solventes a fin de garantizar la operación... ¿Qué pedimos también a los accionistas privados? Les pedimos que cumplan el rol del Estado, y esto me parece que no corresponde**”...

Resultaba increíble escuchar esto de quien declarara en mayo de 2001 en el programa de Mirtha Legrand: “*El gobierno nacional tiene que tener el coraje y la decisión política de decirle al gobierno de España: Señores, ustedes nos han vaciado. Pongan el dinero que se llevaron de la deuda y déjenos a nosotros volver a tener control sobre Aerolíneas*”.

La SEPI no había absorbido ninguna deuda, la que fue pagada en el concurso con el giro comercial de la compañía, Air Comet no tenía ninguna solvencia y Mata contaba en su record de operador con el cierre de la chartera OASIS en 1996 y la presidencia de Air Comet cuyo capital social llegaba sólo a los 900.000 euros.

Ya nadie se oponía, la mayoría de los diputados se habían retirado, y Daher dio por terminada la reunión. A la salida y frente a los asesores que quedaban en el recinto Daher, pidió consejo a Castro para lograr embarcar sin problemas los viernes en los vuelos de Aerolíneas y Austral que la llevaba semanalmente a la ciudad de Salta. Ante la sorpresa de todos, Castro sonrió y le dijo: “No te hagas problema, llamá a mi

⁴² La Cámara nunca pidió copia del contrato que sujeta a nuestra línea aérea de bandera a la chartera española que dirige Antonio Mata. En el anexo de este libro se publican por primera vez las cláusulas del mismo.

secretaria que está en contacto permanente con la secretaria de Mata. Ella te solucionará todos los problemas”.

Pocos días después, la secretaria de Castro llamó a mi escritorio anunciando: “Alicia te quiere ver”.

En la sala de reuniones, junto a los miembros de la comisión directiva del sindicato, Castro presidía la mesa. Despidió a los presentes, conservando a su adjunto Gabriel Mocho Rodríguez a su lado. Tomé asiento en mitad de la mesa, era evidente que estaba ofuscada.

- Necesito saber si vos has estado presentando denuncias penales contra Aerolíneas Argentinas y Antonio Mata.

Respondí con un lacónico sí.

- ¿Me podés explicar por qué?

-Bueno, vos me pediste que investigara a este personaje cuando la SEPI le adjudicó Aerolíneas a principios de octubre de 2001 y a medida que fui avanzando en la investigación me di cuenta de que hay muchísimas irregularidades en la adjudicación que la SEPI hizo a Air Comet SA de la que Mata es el presidente pero no el dueño. Además Mata tiene procesos judiciales en España e incluso fue procesado y condenado por la sustitución fraudulenta de garantías en el traspaso de una empresa, delito que aquí equivale a la insolvencia fraudulenta...

Castro interrumpió:

- ¿Y cómo explicás que el asesor de una diputada haga exactamente lo contrario de lo que ésta diputada dice? ¿No te parece que un asesor debe expresar la misma opinión que el diputado con el que trabaja?

La lógica “política” me había acorralado. Sólo atiné a decir

-En realidad, desde este año los asesores de la Comisión ya no pertenecemos al diputado que nos propuso sino que nuestro contrato es anual y con la presidencia de la Cámara. Además, yo te advertí de estas irregularidades en febrero y vos nunca contestaste mis informes por lo que creí que, en forma personal, podía recurrir a la justicia para que de una vez por todas se investigue el caso. Recuerdo que Eduardo Camaño te había indicado que conformaría las dos comisiones investigadoras que vos habías pedido, la de la concesión de aeropuertos y la de Aerolíneas.

Te mandó a que te comunicaras con Graciela Camaño que es el filtro de las nominaciones de diputados que luego nombra la presidencia de la Cámara, y ésta te dijo, antes de irse al Ministerio de Trabajo, que eligieras con cuál de las dos te ibas a quedar, y vos dijiste que con la de los aeropuertos. Sin nadie que investigue al frente de

la Comisión de Aeroíneas, lo único que lograrán es que la SEPI y los españoles de Air Comet escapen a la justicia.

- No sigamos discutiendo. O te llamás a silencio y seguís en el puesto o renunciás. Vos elegís. Pensalo.

- No me dejás alternativa... Voy a renunciar. En realidad mi contrato vence dentro de poco, el 10 de diciembre. Te pido que me permitas continuar hasta que el contrato se termine.

Castro accedió en un ademán magnánimo, dando por terminada la reunión.

A los pocos días me reuní con Güiraldes. Me ofreció trabajar junto a él y el grupo de comandantes y expertos que seguían el tema, lo que acepté. El 10 de diciembre de 2002, día de la expiración del contrato con la presidencia de la Cámara, luego de transportar mis carpetas a un lugar seguro me reuní con Güiraldes y su equipo, entre los que sobresalían varios comandantes de Aerolíneas y Austral, algunos ya retirados y otros en una clandestina actividad. El living de la casa del Cadete, adornados por los cuadros pintados por su esposa, serían, durante los meses de 2003 el cuartel general de una lucha desigual entre el lúcido anciano y los poderosos españoles que señoreaban nuevamente sobre nuestra línea de bandera y los cielos del país.

A principios de 2003, la iniciativa de los españoles se detuvo. Las elecciones presidenciales se acercaban. Mata reunió a sus allegados y a los españoles Pascual y Díaz Ferrán. Les aseguró que Carlos Menem sería el nuevo presidente... Consecuente con su opinión, ofreció un avión a Menem que éste utilizó gratis en varias oportunidades para la campaña. Basteiro denunció el hecho, a lo que Mata respondió con un corto comunicado anunciando que Menem había “alquilado” la aeronave. Nunca presentó los pagos.⁴³

Paralelamente, el jefe de campaña de Kirchner – cuando éste viajó a Brasil para entrevistar a Lula - le solicitó lo mismo. Una aeronave para viajar con una comitiva numerosa, entre la que se destacaba su esposa, la senadora. La respuesta de la gente de Mata fue terminante: Lo máximo que podemos otorgarles es un “up grade” (un pase de clase) el pasaje deberán abonarlo igual. El consejero de Kirchner torció entonces hacia la única línea que quedaba en pie fuera del alcance de los españoles, Southern Winds, la que puso un Boeing 737 a su disposición. Los noticieros registraron al candidato bajando en suelo brasileño del avión de SW.

El día de las elecciones, cuando un sonriente Carlos Menem viajó de La Rioja hacia la capital lo hizo en el avión “alquilado” de Aerolíneas. En el entorno de Mata aseguraban que éste llamó al riojano para felicitarlo, llamándolo “Señor Presidente”.

⁴³ En realidad se fraguaron facturas de alquiler de las aeronaves por parte de Marsans Internacional Argentina, empresa en la que Air Comet tenía una mayoría notoria.

Mata había dedicado los meses anteriores a las elecciones a desatar una ofensiva contra Ricardo Cirielli y el gremio de APTA y a descalificar la citación a declaración indagatoria que el juez Alberto Baños había decretado en la investigación de dos causas - por administración fraudulenta de la compañía y del concurso - que tramitaban en su juzgado. Días antes de asumir Néstor Kirchner, los abogados de Mata y Aerolíneas - el estudio Fontán Balestra - lograron la elevación del expediente a la Cámara, desactivando la citación del español, que estaba fijada para el 17 de marzo de 2003... para ese entonces Mata confiaba en el triunfo de Menem.

La defección de Menem, y con ello, el triunfo de Kirchner abrieron nuevas esperanzas. Kirchner había dejado asentado en su plataforma electoral su compromiso con la recuperación del transporte aerocomercial del país. En el tórrido febrero de 2003, en un hotel céntrico de Buenos Aires y ante unos 2.000 técnicos que lo acompañaban, Néstor Kirchner dio a conocer su “**Plan de Gobierno**”.

HABLA DE SU NUEVO LIBRO CONTRA LA IGLESIA Y DE SU SIMPATÍA POR KIRCHNER.
EL REGRESO DE HORACIO VERBITSKY

ISSN 0229-4298
 Año XXI N° 1470
 26 de febrero del 2003
 Revista: \$ 6,50
 (Recargo envío al interior \$ 0,20)
 Uruguay: \$ 70 Chile: \$ 3.100
 USA: US\$ 4,00
 España: € 5,50

www.noticias.uolinet.com.ar

NOTICIAS
 DE LA SEMANA

REGALO
 HISTORIA UNIVERSAL
 Revolución Rusa
 por Pachó O'Donnell

SOUTHERN WINDS

Uno por uno, los que sabían y no lo denunciaron.

Cómo el Gobierno estaba al tanto del mayor escándalo de drogas desde el Yomagate, aunque diga lo contrario. Los informes de la SIDE y el misterioso Sr. Jaime. Los lazos entre Southern Winds y el kirchnerismo. La persistente utopía comunicacional de “tapar todo” cada vez resulta más peligrosa.

LAS PISTAS ASCENDENTES DEL NARKOGATE

CAMPANA 2003.
 Kirchner en uno de sus viajes por Southern Winds.

Avril X: quién es la mujer que camina desnuda por las calles

El Papa: los intereses políticos y teológicos de su dramático final

El entonces gobernador de Santa Cruz tomó el micrófono y a la entusiasmada audición, dijo: “Con estos equipos de trabajo, en los que hay hombres y mujeres con un sentimiento dominante: **el amor al país** hemos delineado la radiografía más completa y detallada de todas las actividades productivas, administrativas, legales y financieras que desde siempre nos viene faltando, seguramente porque desde siempre nos la han venido ocultando, escondiendo, y hasta robando”.

Cuando tocó el turno al transporte aerocomercial el futuro presidente dijo: “Toda nación debe contar con políticas que garanticen el transporte de personas, bienes y cargas. Esto es fundamental para la búsqueda, por parte del Estado, de una política aerocomercial que, además de asegurar la distribución de los productos argentinos hacia todo el mundo, fortalezca la actividad turística receptiva y de interconexión de los distintos puntos del interior del país. Este objetivo sólo es posible de lograr a través de políticas activas que afirmen el sistema de transporte aéreo, mediante una adecuada regulación económica y técnica que marque directrices para sus líneas nacionales, especialmente para su empresa de bandera”.

El sureño no se amilanó y avanzó diciendo: “Los siguientes son los principales aspectos que se fijarán en el área aerocomercial, con el objetivo de garantizar una política de Estado que reasegure la seguridad, fluidez, eficiencia y economía a los problemas comunes y logrando el posicionamiento estratégico del transporte de pasajeros y mercaderías dentro y fuera del territorio nacional:

- *La política aerocomercial debe estar direccionada al desarrollo regional y turístico y hacia la integración territorial.*
- *Se deben generar y recrear los instrumentos necesarios que garanticen un adecuado control sobre los organismos de fiscalización que actualmente tienen competencia en la regulación del sector.*
- *Creación de mecanismos de fomento, desgravaciones impositivas y reaseguros, que ayuden a consolidar la incorporación de mano de obra en los procesos productivos de las empresas, como así también la incorporación de nuevas aeronaves que modernicen el parque actual .*
- *Desarrollar las medidas necesarias que fomenten la creación de nuevas empresas de carga aérea nacionales, y reestructurar la actual empresa Líneas Aéreas del Estado (LADE), con el objetivo de fomentar esta tendencia de transporte de nuestros productos con gran valor de mercado, y los de alto valor agregado, desde cada punto de las diferentes regiones productivas del país.*
- *Es necesario reformular el Código Aeronáutico y todas las normativas referidas al transporte aéreo, con la finalidad de adecuarlas a las nuevas tendencias mundiales en cuanto modernas tecnologías operacionales, de seguridad, administración y acuerdos nacionales e internacionales, para alentar las inversiones en el sector.*

- *Fomentar la participación, a través de foros de consulta de las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales especializadas, y los gobiernos provinciales, en la implementación de las políticas aerocomerciales en busca de su desarrollo y de su perfeccionamiento de servicios, requiriendo que los recursos generados por el sector sean revertidos en el mismo para su modernización y mejora de los servicios de infraestructura.*
- *Estructurar metodologías de control de las empresas de transporte aerocomercial, que garanticen el transporte de pasajeros y carga, buscando brindar los servicios y las rutas necesarias para el desarrollo político social y turístico de nuestro país.*
- *Promover la auditoría técnico económica de todas las empresas en búsqueda de garantizar la prestación de los servicios, la seguridad de las operaciones, como así también la continuidad empresarial en la búsqueda de la prevención de problemas en el sector.*

¡Nada de esto se cumplió! Los funcionarios de Kirchner, aunque advertidos de las serias consecuencias de su falta de acción, prefirieron escudarse detrás del silencio.

Así, el Estado Argentino perdió un tiempo valioso durante el cual podría haber desactivado a la controlante fantasma de Aerolíneas y Austral, Interinvest SA; recuperado el porcentaje accionario de origen (5% el Estado y 10 % el PPP); reponer la acción de oro; separar Aerolíneas y Austral, devolviéndole competencia al mercado; derogar el Decreto 52/94 circunscribiendo al capital extranjero al 49 % del capital accionario de ambas compañías; exigir acceso al contrato suscripto entre la SEPI y Air Comet SA/ Grupo Marsans y el cumplimiento estricto de lo allí pactado: pago de deudas concursales, desarrollo de un plan industrial y renovación de flota con la incorporación de las 23 aeronaves comprometidas, y, entre otros, exigir la desvinculación de Antonio Mata en ambas compañías.

Aprovechando la inactividad oficial, los españoles de Marsans, en la práctica y contra toda lógica, siguieron gozando de total libertad, fusionaron en la práctica Austral con Aerolíneas y absorbieron el 95 % del mercado sin haber renovado una sola aeronave de la obsoleta flota heredada de la gestión de la SEPI.

Desaparecidas LAPA y DINAR, y sin políticas activas por parte del gobierno, las restantes empresas (SW, LAFSA, American Falcon y Aerovip) vieron sobrevolar el fantasma de la quiebra en el oscuro horizonte que se avizoraba.

Güiraldes citó a reunión y expuso su decisión de pedir una audiencia con el nuevo presidente de la nación. “Al fin y al cabo este hijo de suizos parece que va a hacer bien las cosas”, dijo. Poco tiempo después supimos que el nuevo presidente no cumpliría sus promesas de campaña.

Diez días después de la asunción presidencial Güiraldes inició su campaña de acercamiento al Dr. Kirchner. Haciendo gala de su sabiduría gauchesca pidió primero una reunión con la primera dama en su despacho del Senado. La secretaria de Cristina Fernández lo atendió amablemente y le transmitió que lo recibiría a la brevedad posible. Los tiempos acuciaban ya que Kirchner programaba un viaje a España para los primeros días de julio.

Mientras la audiencia se demoraba y los días corrían, en el entorno presidencial, introducida por Cristina Fernández, comenzó a aparecer Alicia Castro. Güiraldes comprendió enseguida que la presencia de quien lo impulsara a la presidencia de la Comisión de Notables tenía un mensaje negativo para el logro de su objetivo. “Que baja han colgado la carne en esta estancia que hasta los cuzcos la alcanzan”, comentó haciendo gala de su lenguaje campero.

Decidió viajar a España y jugar su amistad con el Rey Juan Carlos. “No creo que me decepcione”, dijo.

Un hecho no pasó inadvertido. Antes de asumir, el vicepresidente Scioli viajó a España y se entrevistó con varios empresarios. Habló de aumentos de tarifas, lo que pareció haber desatado la ira de Kirchner, que desmintió a Scioli y barrió con toda la plana mayor de la Secretaría de Turismo. La Secretaría pasó a depender de la Presidencia de la Nación donde Kirchner puso al timón a un hombre de su mayor confianza, Meyer. Nadie contradujo la versión de que Scioli había negociado, entre otros, con los españoles de Viajes Marsans (los conocidos G&G) por encima del Secretario de Transporte, Ricardo Jaime, a quien las revistas especializadas acusaban de ser una de las “cajas” del presidente.

La subsecretaría de Transporte Aerocomercial volvió entonces a formar parte de la Secretaría de Transporte y ésta a depender del nuevo ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, armado a la medida del hombre de confianza que el presidente puso al frente, el arquitecto Julio De Vido.

De Vido se hizo cargo del Ministerio y colocó a Cirielli en la Subsecretaría, mientras un decreto presidencial ubicaba a la esposa del poderoso ministro en la vicepresidencia de la SIGEN y ésta a su hermano, el controvertido “mono” Miniccelli como asesor del secretario Jaime. Los comentarios sobre las nuevas funciones del “mono” y los antecedentes de su accionar en Santa Cruz provocaron la primera “desmentida – confirmada” del nuevo gobierno: el “mono” no estaba en la secretaría, aunque todos lo habían visto por allí.

Lo cierto es que Jaime y Meyer – esta vez con el aval presidencial - comenzaron unas nuevas negociaciones con los españoles de Aerolíneas. Estaba en juego la aprobación del balance 2002 de la compañía en una demorada asamblea que se fijó para el 5 de agosto de 2003 (15 días después de que Kirchner pasara por Madrid).

A principio del mes de julio (Kirchner tenía previsto arribar a Madrid el 17 de ese mes) el Cadete, aconsejado por sus médicos suspendió su viaje. Su salud se deterioraba

rápidamente, no así su lucidez. Me citó e invitó a suplantarlo. El correría con los gastos y escribiría una carta al Rey para intentar llamar su atención. Por mi parte, y a través del diputado Segura Clavell organicé una reunión con diputados del opositor PSOE, con periodistas españoles que se interesaban en las “privatizaciones” de la SEPI y con personal del juzgado de Baltasar Garzón.

En cada una de sus visitas al país Garzón había recibido carpetas y denuncias referidas al comportamiento de los funcionarios de la SEPI en Aerolíneas. Se mostraba interesado en el tema y prometía leer las carpetas disculpándose por la falta de tiempo a la que su juzgado abarrotado de trabajo, le obligaba. Güiraldes opinaba que aunque el juez español era una persona de bien, su paso por el Congreso español y su relación – durante esa época - con la cúpula del PSOE que presidía Felipe González, terminarían por alejarlo de investigar el tema. Era evidente que el principal sospechoso de las maniobras de giros ilegales desde Aerolíneas a España era, precisamente, Felipe González.

Partí tres días antes de que Kirchner llegara a Madrid. Me alojé en el mismo hotel que en el año 2001. Madrid seguía siendo una hermosa ciudad. El bienestar económico que disfrutaba por ser una de las naciones de la Unión Europea se notaba en sus calles. Estaban en marcha gran cantidad de obras que preanunciaban las elecciones que se llevarían a cabo en marzo de 2004.

Mi primer contacto fue con el personal de la Embajada. ¿eran los mismos que en la época de De la Rúa! El embajador Abel Posse no se encontraba en Madrid. Regresaría para recibir al presidente y su esposa. Pedí que me permitieran ingresar al desayuno de trabajo que el presidente tendría con los empresarios españoles. No me aseguraron nada. Luego me lo negaron. Los que los conocían ya me lo habían adelantado: “están regados de pasajes por Aerolíneas”.

Los periodistas sí estaban interesados. Antonio Mata los había reunido comentando las enormes ganancias de Aerolíneas. Les dijo que el Balance 2002 aún no estaba confeccionado. Saqué entonces la copia del balance que portaba y se las extendí. Se sorprendieron, mientras uno de ellos exclamaba: ... Joder hombre, este cabrón de Mata nos ha mentado.

Me abrieron las puertas a sus investigaciones, según las cuales Antonio Mata y los dos G - Gonzalo Pascual Arias y Gerardo Díaz Ferrán - no podían justificar la desaparición de más de la mitad de los 750 millones de dólares que la SEPI les había entregado en pagos parciales desde enero de 2002 hasta abril de 2003.

Son dos tíos muy poderosos y están en contacto permanente con los editores de nuestros periódicos, por lo que debemos ser muy cautos a la hora de acusar a semejantes personajes, fue la conclusión de uno de ellos.

Al día siguiente “La Gaceta”, uno de los diarios más prestigiosos de Madrid anunciaba el traspie de Mata y volcaba números del balance en un artículo de Miguel Janer. Con un ejemplar del libro “España en Argentina” con la nota de Güiraldes al Rey, me

encaminé hasta el Palacio de La Zarzuela, residencia veraniega de Juan Carlos. La recepción y la entrevista estuvieron a cargo de un miembro de la Secretaría de la Casa del Rey. El secretario, el militar Miguel Guitar se encontraba con Juan Carlos en la recepción de Lula, el presidente del Brasil, cuyo viaje coincidía y opacaba la visita de Kirchner que arribaría al otro día de que Lula se marchara de Madrid. Lula fue recibido con los mayores honores. Los acuerdos comerciales y las promesas de inversión llovieron a su paso ya que ahora Brasil se mostraba como el país más seguro para las inversiones españolas en Sudamérica. Claro que a excepción de Chile, donde la elite económica del país trasandino dio grandes ventajas a los inversores españoles pero los sometió a controles y restricciones al retiro de las ganancias del país.

Por la tarde me entrevisté con el secretario del Juez Garzón ya que éste se encontraba fuera de Madrid. En forma muy cauta evitó omitir opinión; sólo recibió las carpetas que portaba comprometiéndose a entregarlas a Garzón a su regreso. De allí al Congreso de los Diputados. Allí me esperaban José Segura Clavell y Arantza Mendizábal. Segura se disculpó preguntando si podía intervenir en la conversación una persona del PSOE que estaba empapado en lo referido a las privatizaciones de la SEPI y en especial sobre Aerolíneas. Acepté sin dudar y Segura hizo entrar a José Panadero Díaz un miembro del PSOE que tomó la iniciativa con preguntas exploratorias. Estaban dirigidas a saber cuanto conocía del tema, cómo sabía yo los detalles de los números y quiénes eran los que acompañaban mi postura.

Tras una larga conversación y un nutrido intercambio de información los diputados dieron por terminada la reunión. Al salir Panadero extendió su tarjeta. ¡era miembro del Consejo Consultivo de Privatizaciones – el CCP! Él era quien había redactado el informe de aprobación de la adjudicación de la SEPI a Air Comet SA. Conocía al dedillo los detalles de la adjudicación y seguramente el destino de los fondos que la SEPI había desembolsado para sacar a Aerolíneas de la crisis.

- Ud. debe conocer en qué cuenta bancaria y en qué banco del exterior se depositaron los casi 800 millones que la SEPI entregó al grupo Marsans y quién los retiró y adonde se aplicaron, alcancé a decirle.

Panadero extendió su mano mientras se escapaba del salón. “En una próxima reunión podremos hablar de eso”, dijo. Los periodistas me aseguraban que él, como miembro del PSOE, no podía estar al margen de las maniobras de la SEPI. Mas bien, formaba parte de ellas.

Volví al hotel pasadas las nueve de la noche. Estaba agotado. En la habitación tenía tres llamadas en el contestador automático. Ninguna de ellas con mensaje alguno. Pedí un sándwich y cansado me acosté a dormir. Al día siguiente debía llamar temprano a la Embajada para ver si me habían autorizado a concurrir a la reunión de Kirchner con los empresarios españoles, que se llevaría a cabo a las 10 de la mañana.

Me despertó el teléfono. El reloj del aparato de televisión marcaba las 12.03 de la noche. Pensé que llamaban de Buenos Aires. Levanté el tubo. La voz sonó ronca del

otro lado de la línea: *Hijo e` puta, vas a morir antes de salir de Madrid*, dijo y tras un corto silencio la comunicación se interrumpió.

Sentado en la cama no salía de mi asombro. Llamé a la conserjería donde el dormido empleado me informó que no podía rastrear la llamada ya que se habían hecho directo a mi habitación. Me ofreció llamar a la policía lo que agradecí pero dejé para el otro día.

Llamé a Buenos Aires a un miembro del grupo de Güiraldes quien me aconsejó ponerme en contacto con el agregado militar de la Embajada (un miembro de la Fuerza Aérea) que se encargaba de la custodia y la seguridad del embajador y los miembros diplomáticos que lo secundaban. En la embajada un contestador automático pedía que dejara el mensaje, lo que hice anunciando que volvería a llamar a primera hora del nuevo día.

Pude dormir poco y de a ratos. A las siete de la mañana volví a llamar a la embajada. Todos estaban con el presidente Kirchner quien arrastraba a su comitiva en acciones fuera del protocolo y a las que los miembros de la embajada no estaban acostumbrados. Sólo encontré a la secretaria española del agregado aeronáutico. “Vea usted, el agregado no se encuentra aquí, está con la comitiva presidencial muy atareado. Imagínese que con la agenda que tiene no va a poder ocuparse de lo suyo”. Le dije que los únicos que conocían el número de mi habitación eran los miembros de la Embajada y que esperaba el llamado del agregado en el hotel hasta que se contactara conmigo. Le mencioné la persona que me había recomendado hablar con él. La secretaria callaba. “Vale”, dijo y cortó. El agregado nunca respondió el llamado, ni aún al día siguiente, cuando el presidente Kirchner se marchó de Madrid.



Reunión en Madrid Enero de 2004, Duhalde viajó 15.000 km sólo para estar en la foto.

Comencé a manejarme cuidadosamente en la calle. Sólo tenía una certeza, habían querido amedrentarme (cuando te quieren matar nadie te lo anuncia me había dicho mi

amigo) porque había tocado un punto sensible donde estaba comprometida gente muy importante.

En los diarios del día siguiente se leía las críticas españolas a las duras palabras de Kirchner hacia los empresarios a quienes llamó insaciables e inescrupulosos. El sorprendido presidente de la Cámara de Comercio Madrileña le había contestado. *“Señor Presidente Usted nos ha puesto a parir”*. Un silencioso personaje había presenciado la reunión, pero del lado de los empresarios: Carlos Bettini.

Parecía que Kirchner había puesto por fin los puntos sobre las íes pero, al poco tiempo se pudo ver que en un giro copernicano se echaba en los brazos de su amigo Cortina (el presidente de Repsol YPF) y de otros empresarios, entre los que Mata figuraba en primera fila. El 10 de noviembre de 2003, en un almuerzo privado con Mata; Kirchner, le recomendó al jefe de la SIDE y posterior gobernador de Santa Cruz, Sergio Acevedo, que *“prestara mucha atención a Mata pues traía cosas muy buenas para la Patagonia”*...



Ese abrazo en Madrid

Esa misma noche regresé a Buenos Aires. Sólo salí del hotel para asistir a una exposición en el Museo del Prado sobre los bombardeos a Madrid durante la guerra civil. La recorrida por las salas del museo calmaron mi ánimo. Así y todo, sólo al subir al avión sentí alivio.

En Buenos Aires, Güiraldes me recibió afectuoso y tras comentarle los detalles del viaje, acotó: *“Bueno, al fin creo que por suerte nuestro enviado no murió en Madrid... sólo nuestra ilusión”*. Con su olfato se adelantaba a lo que vendría.