

ANEXO 3, Notas al Gobierno

Buenos Aires, 5 de abril de 2005

Señor Subsecretario
De Transporte Aerocomercial
D. Ricardo Cirielli
S / D

“Sin transporte aerocomercial propio no habrá soberanía”
Juan José Güiraldes

De nuestra consideración:

Nos dirigimos al Sr. Subsecretario con relación a las noticias periodísticas que dan cuenta de la reunión realizada el 16 de marzo de 2005(almuerzo) entre el ministro de Planificación Federal, Arquitecto Julio De Vido y el Secretario de Transporte de la Nación, Agrimensor Ricardo Jaime, con el presidente del Comité Ejecutivo de Aerolíneas Argentinas SA, Sr. Antonio Mata, resultado de la cual ***“el Gobierno anunció a Mata que retirarán las impugnaciones a los balances presentados por la compañía (ejercicios 2002 y 2003), para que ésta pueda lanzarse a la Bolsa”...***

Nos sorprendió semejante noticia en atención a que los medios periodísticos informaron - en febrero de 2005 - que ***“El Gobierno argentino accede al contrato secreto de privatización de Aerolíneas Argentinas y alude a irregularidades”...*** y ***“Se cierra el cerco judicial sobre Marsans. La jueza llama como imputado al presidente de Aerolíneas Argentinas Antonio Mata”...*** que sumados a la valiente nota entregada por APTA al Sr. Presidente de Gobierno español, Don José Luis Rodríguez Zapatero, durante su última visita a nuestro país, a las causas judiciales en contra de los administradores españoles de nuestra línea aérea de bandera, hacen imposible que el Estado nacional, en su doble condición de autoridad de control y accionista de Aerolíneas Argentinas, pueda revertir. Es de notar que el Sr. Mata no habría concurrido a la cita judicial, ganando tiempo como estrategia de posponer una posible condena. Al igual que en la causa 72.820/02 caratulada “Mata Ramayo, Antonio y otros s/administración fraudulenta” y la 70.245/02 caratulada “Mata Ramayo, Antonio y otros s/ administración fraudulenta de Aerolíneas Argentinas”, ambas que tramitan ante el Juzgado de Primera Instancia en los Criminal de Instrucción N° 27 del Dr. Alberto Julio Baños, donde el Sr. Mata, junto a los directivos de Aerolíneas Argentinas, Pedro Fargosi, Gonzalo Pascual Arias y Gerardo Díaz Ferrán, lograron, apelando, posponer la declaración indagatoria a la que habían sido citados en marzo de 2003.

Ya sobre los finales de 2003 el Ministerio de Economía - en acuerdo con el de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios - ejecutó una extraña maniobra que favoreció a los imputados españoles de Marsans: presentó la impugnación de asamblea (rechazo del balance 2002 y la gestión del directorio) ante la justicia comercial, siendo que le asistía el derecho de litigar en el fuero federal. Así, fue muy comentado que la cuestionada jueza del Concurso recibió la impugnación asamblearia para no darle un avance efectivo en conjunción con los intereses que están en juego: La fuente de trabajo de miles de argentinos y la supervivencia de nuestra línea aérea de bandera. Es más, el abrazo del Sr. Presidente de la Nación y el Sr. Mata en la Feria Internacional de Turismo de Madrid a fines de enero de 2004, fue leído en nuestro país como un “comprometedor acercamiento” del Sr. presidente de la Nación y de los funcionarios del área con los imputados en delitos de administración fraudulenta de la compañía y el desapoderamiento fraudulento de los porcentajes accionarios del Estado Nacional y el personal adherido al PPP.

Durante 2004 ocurrió algo similar con la impugnación asamblearia referida al rechazo del balance 2003 y la gestión de los españoles en Aerolíneas, con el agravante que el Sr. Presidente de la Nación y su Sra. esposa accedieron en ese período a un elevado número de dádivas millonarias por parte de los españoles acusados por el propio Estado ante la Justicia.

Resulta evidente que ninguna de las acusaciones realizadas ha sido subsanada ni el Estado Nacional ha recuperado el porcentaje accionario que le corresponde, por lo que una lógica elemental indicaría que las acciones deberían profundizarse en vez de ser desistidas.

Además, de acuerdo con las reiteradas noticias de la “venta” de parte del paquete accionario (49 %) de Aerolíneas Argentinas a través de los mecanismos habilitados por la CNV (cotizando en Bolsa) nos tomamos el trabajo de recurrir a la Comisión Nacional de Valores con diversas impugnaciones referidas a la incapacidad de que logren cotizar en bolsa aquellos que, agotados los recursos provistos por el Estado Español (que por otra parte nunca llegaron completos al destino para el cual habían sido otorgados) pretenderían ahora “meternos el perro” a los argentinos y apoderarse del ahorro nacional que embolsarán en sus arcas sin haber siquiera aportado los recursos que se comprometieron aportar. Los funcionarios del área a los que accedimos en audiencia aseguraron que no existía ningún pedido de autorización para cotizar en Bolsa por parte de Aerolíneas Argentinas SA, guardando las impugnaciones presentadas para el momento que se animaran a semejante solicitud.

Cuando todos pensábamos que la bravuconada de desinvertir o de vender e irse (que también utilizaron en mayo de 2003 - Ver Diario La Nación del 21 de mayo de 2003: “Aerolíneas piensa demandar al Estado si crea una línea aérea”

- no les iba a dar resultados, la noticia del “acercamiento entre el Gobierno y éste empresario” echan un nuevo manto de sospecha y oscuridad sobre el comportamiento del secretario de Transporte y el Sr. Ministro de Planificación, que espero no sea confirmado a través de los hechos.

Fiel a las misiones y funciones que le otorga la ley (facultades de supervisión respecto del funcionamiento de las empresas de transporte aerocomercial de cuyo capital social el Estado Nacional tiene participación accionaria... asegurando la calidad del servicio y la protección al usuario en condiciones razonables de economicidad”) y laS que se desprenden de la plataforma electoral del Dr. Néstor Kirchner (“estructurar metodologías de control de las empresas de transporte aerocomercial, que garanticen el servicio público de transporte de pasajeros y carga, buscando brindar los servicios y las rutas necesarias para el desarrollo político, social y turístico de nuestro país”) creemos que es vuestro deber informarnos:

- 1) Qué acciones ha desarrollado y desarrollará vuestra Subsecretaría en protección de los intereses del Estado nacional en Aerolíneas Argentinas SA.
- 2) Qué acciones ha desarrollado y desarrollará el representante del Estado Nacional en el directorio de Aerolíneas Argentinas SA, referidos a las graves acusaciones que pesan sobre los directivos de Marsans que hoy señorean sobre nuestra línea aérea de bandera. ¿Cuántas reuniones de directorio se realizaron desde su asunción en julio de 2004 a la fecha, a cuántas concurrió y qué votó en ellas?
- 3) Qué acciones ha desarrollado el Estado Nacional ante la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales del Reino de España -SEPI- para recuperar para Aerolíneas Argentinas los U\$D 85.000.000 que retienen al Grupo Marsans por no haber cumplido con la obligación de invertir en Aerolíneas Argentinas los fondos aportados por el Estado Español, que a la fecha ascenderían a más de U\$S 673.000.000.-
- 4) Qué acciones ha desarrollado y desarrollará el accionista Estado Nacional frente al próximo tratamiento del balance 2004 de la compañía (que debería ser expuesto a los accionistas antes del 20 de abril próximo), el que se rumorea habría sido acordado diseñar “lavando entre sus números” las impugnaciones referidas a los ejercicios 2002 y 2003.
- 5) Qué interrelación mantiene vuestra Subsecretaría con la Subsecretaría de Servicios Financieros del Ministerio de Economía, referido al estudio del balance correspondiente al ejercicio 2004 de Aerolíneas Argentinas SA.

- 6) Cuántas aeronaves han incorporado los directivos de Marsans a Aerolíneas Argentinas y en qué fechas; quién es el propietario de las aeronaves; quién es el que realizó el leasing con opción a compra de las mismas; a nombre de quién están las aeronaves actualmente; qué aeronaves han enviado los directivos de Aerolíneas a España y se encuentran (o se encontraron) volando para AirPlus Comet (la marca de fantasía de Air Comet SA) o para Spanair.
- 7) Con qué dinero y personal se constituyó en Chile Aerolíneas del Sur, que el gobierno chileno dice ser propiedad de Aerolíneas Argentinas a pesar de que en los documentos de su constitución quedaría claro que es propiedad exclusiva del Grupo Marsans.
- 8) Si se ha llevado a cabo alguna acción tendiente a desactivar a la “empresa fantasma” Interinvest SA transparentando la propiedad sustancial y el control efectivo de nuestra línea aérea de bandera.

En fin, creemos entonces llegada la hora que Ud. -contrariamente a lo que sostiene el señor Mata Ramayo - demuestre que el Gobierno cumple con la ley, que sí tiene una política aerocomercial y que los empresarios del sector deberán someterse en forma estricta a ella.

Sin otro motivo, y a la espera de su atenta respuesta, aprovechamos la oportunidad para saludarlo muy atte.

Nota: Como lo venimos haciendo desde 1994, nos ponemos a vuestra disposición para ayudar en la realización de un estudio exhaustivo del balance 2004 de “nuestra” compañía a fin de que a los funcionarios del área no se les “escape la liebre”, tal como le ocurrió al Dr. Hugo Medina cuando se desempeñaba al frente de la Subsecretaría de Servicios Financieros del Ministerio de Economía en octubre de 2002.

“Es incorregible”, pensó ella, mientras tomaba otra nota.

La flota... ¿qué flota?

El Registro de la Flota

Al Sr. Presidente de la Nación:

El 22 de noviembre de 2004 fue dirigida una nota al Subsecretario de Servicios Financieros del **Ministerio de Economía y Producción, Dr. Guillermo Zuccolo (Expte S01:306777/2004)** donde se realizaban reflexiones sobre la Flota de Aerolíneas Argentinas SA, que podrían tener un fuerte impacto en los números finales de la compañía.

El Plan de Negocio para AEROLÍNEAS ARGENTINAS prevé renovar la Flota, ampliar rutas y obtener beneficios.

En el documento elaborado por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales del Reino de España - SEPI (SEPI-GP/PRIVATIZACION ARSA/AUSTRAL/02.02), leemos “*Aerolíneas Argentinas – Solución de Futuro*” y en el Punto 3 del documento se señala “: ***El Plan de Negocio para AEROLÍNEAS ARGENTINAS prevé renovar la Flota, ampliar rutas y obtener beneficios.***”.

Mas adelante se señala que:...“*Para SEPI, la oferta de AIR COMET es la mejor financieramente dado que:*

- *La libera de la mitad de los pasivos históricos del grupo argentino (en torno a 615 millones de dólares frente la total de 1.200 millones)*
-
- *SEPI consigue poner fin a las continuas aportaciones de capital público español que han sido necesarias durante 10 años para sostener a la empresa aérea argentina y que han sumado 1.817 millones de dólares, de los que 1.200 millones corresponden al período 1990/1996 y el resto de 617,5 millones a los años 1996/2001”.*
- *SEPI aporta al grupo adjudicatario 758 millones de dólares para ser aplicados al pago de deudas concursales y al desarrollo de un Plan industrial que le permita a Aerolíneas Argentinas recuperar la operatividad previa a la crisis, la apertura de nuevas rutas y el desarrollo de todas las áreas de negocio; con el objetivo no sólo de normalizar la actividad del grupo, sino de promover su expansión hasta convertirlo en un potente operador aéreo...”*

... **RENOVACIÓN DE FLOTA**

“El nuevo socio de Aerolíneas Argentinas prevé incorporar 23 unidades a la flota de aviones con la que actualmente cuenta la compañía, antes del 15.12. 2004. La actual flota de la compañía, compuesta por 50 unidades(*), permite un desarrollo limitado en el tiempo, ya que algunas de ellas requieren ser sustituidas para la mejora de costes operativos (combustibles) y conseguir relanzar la imagen de modernidad necesaria para el reflatamiento de la empresa”

(*) En realidad la Flota de la Compañía estaba compuesta por 41 aeronaves (aunque en la Memoria del Balance 2001 se aclara que fueron devueltas en ese período 3 de ellas, con lo que la Flota se redujo a 38 aeronaves), 28 de las cuales tenían una edad promedio de 30 años y el resto una antigüedad cercana a los 10 años.

“El Plan Industrial presentado por el comprador, como parte de su oferta e incorporado al contrato de compraventa, recoge sus intenciones y compromisos con respecto al futuro de las Sociedades. El comprador garantiza el desarrollo del Plan”.

“Los compradores aportan garantía de cumplimiento de distintos aspectos del Plan Industrial (Plantilla, aportación de capital, mantenimiento de la participación y Plan de Flota) por un valor agregado de hasta US\$ 19 millones. Los accionistas de AIR COMET SA (sociedad participada por Gonzalo Pascual Arias, Gerardo Díaz Ferrán y Antonio Mata Ramayo, a través de distintas sociedades: Transportes de Cercanías, SEGETUR, BUSURSA) asumen incondicionalmente los compromisos contraídos por el comprador y VIAJES MARSANS interviene como garante del comprador”.

Tal como lo manifestara en mi presentación del 15 de noviembre pasado, en el Balance del ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2003, a fs. 9 de la Memoria, se lee:

“Punto 4 FLOTA. *la composición de la Flota al 31 de diciembre de 2003 es la siguiente:*

- BOEING - 747 6 unidades
- BOEING 737 24 unidades (1)
- MD-83 1 unidad
- MD-88 5 unidades
- AIRBUS 340 –200 4 unidades
- TOTAL 40 unidades

(1) *Incluye 18 aeronaves alquiladas y una unidad convertida a configuración VIP. Adicionalmente existen 4 aeronaves que se encuentran desprogramadas para la venta propiedad de Aerolíneas Argentinas”.*

En el Activo no Corriente de la compañía, estas aeronaves están incluidas en el rubro “Bienes de Uso” y valuadas en \$ 1.075.766.347 siendo el 70 % del total de los Bienes de Uso, valuados unilateralmente en \$ 1.530.387.827 (lo que significa un 96,78 % del Activo no Corriente de la compañía y un 68,70 % del Activo Total).

Se deduce rápidamente, que ese valor de Bienes de Uso resulta ser el sostén principal de la aérea. Sin éste registro, la diferencia entre el Pasivo y el Activo sería de un valor tal que **el patrimonio neto resultaría negativo en un valor cercano a los \$ 500.000.000.-**

En la planilla de Bienes de Uso (Anexo II del Balance) puede verse la valuación de:

Aeronaves (1)	por	\$ 1.075.766.347
Motores	por	\$ 43.140.497
Unidades principales	por	\$ 310.287.924

(1) Incluye las aeronaves con sus respectivos motores

En la nota 7 del Balance (página 26) vemos:

7.1 Contratos de leasing. Al 31 de diciembre de 2003 existen los siguientes bienes adquiridos mediante la modalidad de leasing financiero:

1 MD-83 y 5 MD-88 con un valor contable de \$ 301.604.392

1 BOEING 747 –200 con un valor contable de \$ 0

4 AIRBUS 340- 200 con un valor contable de \$ 577.007.282

A su vez, en la nota 4.4 Criterios de Valuación (fs 18) está explicitado:

“Los bienes de uso aeronáuticos, que comprenden aeronaves, motores y unidades principales, se exponen a los valores de costo original reexpresado menos las correspondientes amortizaciones acumuladas. La amortización es calculada por el método de la línea recta aplicando tasas anuales suficientes”... “Los activos fijos adquiridos bajo la modalidad de leasing financiero se incorporan al valor actual del contrato, el cual se establece descontando el valor de las cuotas periódicas y de la opción de compra a la tasa de interés establecida en el contrato”.

En una primera aproximación podemos ver que la edad promedio de la Flota al 31.12.2003 era de 20 años, valor similar a la edad promedio de la flota a la presentación en concurso de acreedores de la compañía.

Aún cuando AIR COMET SA se comprometió con la SEPI a incorporar, antes del 15 de diciembre de 2004, 23 nuevas aeronaves de largo alcance para modernizar la flota, los reemplazos - a la fecha del cierre del ejercicio 2003 - no se habían llevado a cabo.

Al día de hoy, tampoco.

Previa consulta en el Registro de Aeronaves de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, se pudo comprobar que las 18 aeronaves B 737-200 que en la Memoria figuran como “alquiladas” en realidad están registradas ante la DNA como “Art. 42 Código Aeronáutico” (el art. 42 del CA impide que se pueda matricular un avión con matrícula argentina (LV) si está en un simple alquiler, lo que obliga a las empresas a declararlos en una especie de Leasing operativo que, como veremos más adelante, les permite registrarlos (por un bache en las normas aplicables) en el activo de la compañía, cuando en realidad no deberían figurar).

En el libro LEASING, Análisis legal, Fiscal y Contable, de Nicolás Malumian, Adrián Diplotti y Pablo Gutiérrez (Ed La Ley) leemos: *Las clases de Leasing. III.1 El leasing operativo y el financiero.*

“Ya es clásica la distinción realizada por la doctrina entre leasing financiero y leasing operativo... estas modalidades han sido consideradas en la jurisprudencia, por ejemplo, en el caso “Trafe SA s/quiebra” de la Sala D de la Cámara Nacional Comercial de fecha 8 de febrero de 1982... Nos interesa resaltar la falta de recepción expresa en la ley actual de la distinción entre leasing financiero y operativo... felizmente, la ley actual ha dejado de lado las distinciones de la doctrina, contables y fiscales, no estableciendo clases de leasing...”

- a) leasing financiero: es aquel contrato de leasing en el cual el dador sólo cumple el rol de otorgar financiación... en el leasing financiero existen tres participantes de la transacción, el tomador del bien, el dador que cumple un rol netamente financiero, y el proveedor del bien...*
- b) Leasing operativo: es aquel contrato de leasing en el cual el dador no sólo financia sino que además es proveedor del bien”.*

En cuanto a la registración del bien tomado en leasing, la Ley 25.248 deja al Consejo Profesional de Ciencias Económicas la tarea de establecerlo. Así, en las Resoluciones Técnicas N° 5 y 6 del CPCE, se define:

*“El proyecto de norma define al leasing o arrendamiento como aquel acuerdo mediante el cual una persona (el arrendador), a cambio de la recepción de una serie de pagos, otorga a otra (el arrendatario) el derecho de usar un activo durante un período acordado”... “En este sentido, se ha optado por un tratamiento basado en la significación económica de la operación, con prescindencia del alcance de la norma jurídica a partir de la cual la transferencia de la propiedad del bien objeto del contrato se produce al finalizar el contrato con el ejercicio de la opción. A estos efectos, se deberá considerar como valor técnico de enajenación e incorporación, según corresponda, **al menor importe** entre:*

- a) el precio establecido para la compra al contado del bien, y*
- b) el total de los valores actuales provenientes de: i) los pagos que se devenguen a favor del dador o arrendador. Esto incluye aquellos pagos que se generen por el mero paso del tiempo, las contraprestaciones por servicios, los impuestos y gastos que deban ser reembolsados al arrendador y todo otro pago que se encuentre garantizado por el arrendatario o por un tercero calificado y solvente, y, ii) el valor de opción de compra del bien, en la medida que pueda estimarse que será inferior al valor corriente del bien al momento de ejercicio de la opción, de modo que su ejercicio por el arrendador pueda ser calificado como razonablemente previsible... Como consecuencia de la asimilación de la operación a una “compraventa” y la estimación razonable del ejercicio de la*

opción de compra, el arrendatario o tomador deberá amortizar las sumas activadas en el plazo previsto para el agotamiento de la vida útil del bien...

Para el caso de las aeronaves - leasing operativo o financiero de **bienes usados** - la opción establecida en a) esto es “*el precio establecido para la compra al contado del bien*”, debería estimarse, en forma lógica, como el valor de mercado del bien, toda vez que, como ejemplo, las aeronaves B 737-200 Etapa II que figuran en la Flota de Aerolíneas Argentinas SA no superan un valor de adquisición de US\$ 1 millón por unidad.

Siguiendo este razonamiento y consultando con páginas de Internet donde se pueden encontrar valores de mercado de aeronaves – valores de venta (como www.Aviatorsale.com; www.Avmark.com ó www.blueboock.com) se puede obtener un valor estimado de mercado de aeronaves similares a las de la Flota, de:

5 (*) B 747-200 (año promedio 1980) U\$\$ 31,0 millones.

(*) De los 6 declarados uno está desguazado

4 Airbus 340-200 (año 1994) U\$\$ 102,0 millones

24 B 737-200 Etapa II (1984)..... U\$\$ 24,0 millones

1 MD-83 (1992)..... U\$\$ 3,4 millones

5 MD-88 (1993)..... U\$\$ 15,2 millones

Lo que arrojaría un total de U\$\$ 175,6 millones, que al cambio de \$3 por dólar nos daría \$ 525.999.000.- **un valor sustancialmente menor que los \$ 1.075.766.347 que registra la empresa.** Esto nos llevaría directamente a considerar que el Patrimonio Neto de la compañía se reduciría a \$ 56.165.000 y con ello a considerarla en virtual estado de quiebra frente a un pasivo de \$ 1.621.654.885. Situación que se agravaría aún más si consideramos que las “Unidades principales” también encontrarían sobrevaluadas (de \$ 310.287.924 se reducían a un valor menor a los \$ 200.000.000) y con ello **el Patrimonio Neto ya resultaría negativo.**

Cabe aclarar que esta sobrevaluación de los activos, es una vieja historia que viene siendo denunciada desde la privatización y de la cual el actual presidente de Aerolíneas, el Dr. Horacio Fargosi debería dar explicaciones. Ya en el año 1992 el piloto y contador Julio Semería lo había detectado. En el libro ALAS ROTAS de Mabel Thwaites Rey se lee (fs 194) “*El estudio del balance (el primero de ARSA desde su privatización) realizado por el Comandante Semería indicaba que en los primeros ocho meses de operación, los nuevos dueños **habían revaluado fuertemente los bienes de uso de Aerolíneas... su propósito era “inflar” los activos para así poder cargarle a Aerolíneas el pasivo contraído para adquirirla y no poner a la empresa en quiebra técnica***”.

Esta maniobra (la sobrevaluación de los Bienes de Uso) fue mantenida a través del tiempo y contra las reiteradas denuncias de los accionistas del Programa de Propiedad Participada. Así también, cuando American Airlines ingresó al gerenciamiento de la compañía bajó esa valuación (que había alcanzado casi los U\$S 900 millones) en unos U\$S 400 millones (En los balances se blanqueó como una adaptación a las normas de valuación estadounidenses).

Lo que hoy llama poderosamente la atención, es que ni la Jueza del Concurso ni los síndicos que la asistieron en la oportunidad, consideraran necesario hacer una valuación de la flota de la compañía para determinar con mayor exactitud el activo disponible, aunque en realidad ese activo “virtual” no existía, pues los bienes podían ser reclamados por los lessor (los dadores), siendo esos bienes propiedad de cada lessor y no de la compañía.

Lo que a mi entender resulta grosero, es que se continúe con el discurso de una valuación de aeronaves y unidades principales a todas luces excesiva, más en el caso de que el accionista Estado Nacional, que cuenta con la asistencia de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial (autoridad aerocomercial) y la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina (autoridad aeronáutica), debió poner al descubierto semejante “interpretación” y con ello pedir explicaciones al gerenciamiento español de la compañía.

En el expediente del Concurso a fs. 34097 a 34102 se puede ver que los síndicos del concurso piden se fijen sus honorarios en función del Activo no corriente de la Compañía, **el que habría sido estimado por los directivos de la compañía** en \$ 2.698.412.169 (y dentro de los mismos **los bienes de uso por \$ 2.427.914.584**, provenientes de que la dirección de Aerolíneas multiplicó en el balance 2002 el valor de las aeronaves, motores y unidades principales por la nueva paridad dólar/peso pasando de \$ 730.238.866 del balance 2001 a \$ 1.857.977.894 en el balance 2002), lo que podrá apreciar que resulta un valor irreal. ¿Habría influido esto en que los síndicos “no investigarán” sobre el verdadero valor de los Bienes de Uso (y con ello del activo de la compañía)?

En cuanto al presidente de Aerolíneas Argentinas SA (el Dr. Horacio Fargosi) no debe dejar de mencionarse que los miembros de su estudio (Fargosi & Asociados) también cobraron honorarios acordes con el irreal “Activo” declarado de la compañía, lo que se constituiría desde ya en una falta de ética gravísima, sin mencionar que podría resultar implicado en un delito mayor junto a los responsables del auditor PRICE WATERHOUSE.

También resalté que en el Balance de la compañía (Nota 4 punto 4.4. Criterios de Valuación; e) Bienes de Uso (a fs 19 del Balance 2003) se afirma:

“El valor contable de los bienes de uso, en su conjunto, se estima que no supera su valor recuperable”...

Respecto al impacto de la registraci3n de los bienes de uso en el Balance puede considerarse que, seg3n comentarios del ambiente que Ud. podr3 corroborar, las dos aeronaves incorporadas durante el a3o 2004 (Un Boeing 747 - 400 y un Airbus 310) no habr3an sido "alquiladas" en leasing por la compa3a, sino que el alquiler habr3a sido llevado a cabo por Air Comet (con la garant3a del Grupo Marsans), para luego ser "subalquiladas" a Aerol3neas Argentinas. As3, los anuncios de que "AEROL3NEAS MODERNIZA SU FLOTA CON LA INCORPORACI3N DE NUEVOS AVIONES" (El Pa3s 10.10.2004 e INFOBAE del 11.10.2004) resumir3an una nueva maniobra para disfrazar la cr3tica situaci3n que vive la compa3a en lo referente a la flota declarada como propia.

Ni que decir del anuncio de cotizaci3n en BOLSA de la compa3a, donde el Balance de la compa3a (Seg3n el propio Estado Nacional) no registra la verdadera situaci3n econ3mica-financiera de la misma, agravado con las declaraciones del Sr. Antonio Mata Ramayo anunciando que "desinvertir3n" en Aerol3neas para, con el dinero captado del ahorro argentino, dedicarse a negocios de hoteler3a del accionista espa3ol "por fuera de Aerol3neas".

Como agravante, hoy podemos leer en los diarios que Aerol3neas Argentinas volar3 rutas de cabotaje a la Patagonia con Jumbos (dos frecuencias semanales) y que **Aerol3neas Argentinas operar3 en Chile bajo el nombre de Aerol3neas del Sur** con un Boeing 747 y 3 Boeing 737-200, que cubrir3n las principales rutas de cabotaje chileno y unir3n Santiago con Buenos Aires.

No s3lo **no ser3a real que Aerol3neas Argentinas fuera accionista de Aerol3neas del Sur** sino que tampoco cuenta con la autorizaci3n para desviar 4 aeronaves de su ya exigua flota a una explotaci3n exclusiva del Grupo mayoritario, sino que brinda con esta confusi3n a las aerol3neas chilenas la oportunidad de ingresar al cabotaje de nuestro pa3s. (Recordar que el cabotaje chileno es tan peque3o que Lan Chile se ha lanzado a conquistar nuevos mercados latinoamericanos que le permitan posicionarse ante las dificultades que se avecinan).

El Sr. Subsecretario o el Director por el Estado nacional deber3an aclarar esta situaci3n, incluyendo la investigaci3n del origen de los fondos utilizados por el Grupo Marsans para echar a andar Aerol3neas del Sur (L3ase esta aerol3nea m3s chilena/espa3ola que argentina)

A esta altura resulta importante resaltar una opini3n de la Diputada Nacional Alicia CASTRO que, despertando de su letargo bolivariano, ha presentado un proyecto en la C3mara baja donde afirma que:

"La actividad aerocomercial es central para el desarrollo estrat3gico, pol3tico y geopol3tico de la Naci3n; sirve a la integraci3n del territorio, al desarrollo comercial y tur3stico y puede ser una actividad generadora de empleo de calidad; por lo tanto es

imprescindible implementar una política integral en el sector aerocomercial que sirva de desarrollo de la industria”.

Así, le refería al Sr. Subsecretario que la “pelota” estaba en su cancha y le recordaba la obligación de su parte es devolverle credibilidad a la gestión que el Presidente le ha confiado.

Por ello le sugerí que:

- 1) Compruebe lo apuntado y se dirija a la SEPI solicitando que **le sea rescindido el contrato a AIR COMET SA** por los graves incumplimientos incurridos, **en especial en lo que respecta a la renovación de flota comprometida.**
- 2) Sugiera a la SEPI que haga efectiva la garantía que por U\$S 19 millones firmara VIAJES MARSANS.
- 3) **Solicite a la SEPI que proceda a anular el pago de los 85 millones de euros pendientes de desembolso que reclama AIR COMET SA entregando esa suma al Estado Argentino para su aplicación directa en Aerolíneas Argentinas.**
- 4) Solicite a la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia que anule la Resolución N° 57/2002 por la cual autorizó la concentración económica de AIR COMET SA con ARSA y AUSTRAL, **ello por la presentación de documentación falsa e incompleta que realizaron los apoderados de AIR COMET SA y la SEPI** en el Expediente EXP-S01:0158490/2002, del ex ministerio de la Producción. Ver Causa N° 13.293/04 “Malis, Ismael Federico y Otros s/ Abuso de Autoridad y Violación de los Deberes de Funcionario Público”, que tramita ante el Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 3).
- 5) **Intime a la CNDC a que aplique a los presentantes la multa máxima que establece la Ley, que alcanzaría, al día de hoy, a la suma de \$ 1.115.000.000 (Un mil ciento quince millones de pesos) que al cambio del día resultan U\$S 400 millones.**
- 6) **El Estado Nacional, podría capitalizar esa suma en AEROLÍNEAS ARGENTINAS SA para su uso en la incorporación de aeronaves modernas reales a la compañía, alcanzando la mayoría accionaria que cedió frente a las distintas capitalizaciones espurias realizadas.**
- 7) De común acuerdo con la SEPI, el Gobierno Nacional podría devolver a los empleados del PPP de Aerolíneas el 10 % del paquete accionario que detentaban antes del ingreso de AIR COMET SA al gerenciamiento de la compañía.
- 8) **Así también, de común acuerdo, se podría colocar en la Bolsa el 39 % del capital accionario restante, destinando lo recaudado a la ampliación de Flota necesaria para que AEROLÍNEAS ARGENTINAS vuelva a ser competitiva.**

- 9) La SEPI podría desprenderse también de AUSTRAL, devolviendo el 10 % a los empleados (PPP) y adjudicando la mayoría accionaria a un consorcio argentino, derivando lo recaudado a recomponer los pagos que realizara el Estado Español en el convencimiento de que serían aplicados a su destino por el consorcio AIR COMET.
- 10) El Estado Español podría extinguir así la responsabilidad que le cabe en el vaciamiento de Aerolíneas y Austral y en la fallida privatización que llevó adelante en octubre de 2001, ***“poniendo fin a las continuas aportaciones de capital público español que han sido necesarias para sostener a la empresa aérea argentina y que han sumado 2.592 millones de dólares (1.200 millones correspondientes al período 1990/1996; 617,5 millones a los años 1996/2001 y 875 millones al período 2001/2004).***

También le recordé que el Sr. Antonio Mata Ramayo, en el reportaje titulado “ARGENTINA NO TIENE POLÍTICA AEROCOMERCIAL - El titular de Aerolíneas dice que el Gobierno no apoya la actividad”, que el diario Clarín de ayer reproduce en su suplemento económico, sin ruborizarse, afirma que:

« tiene un plan de incorporaciones hasta 2007. Ya sumaron casi 20 aviones, incluyendo el Jumbo 747 más moderno del mercado y para cabotaje ya tiene ocho Boeing 737 – 500, los últimos, que permiten ahorrar el 25 % de combustible por pasajero y comprará otros ocho. La idea es “ser la mejor empresa de América Latina y una de las mejores del mundo”»

Como la verdad suele ser una sola, uno de los dos debía estar equivocado, así que le pedí que corroborara los datos presentados, y de ser incorrecto lo expresado por el Sr. Mata Ramayo, lo haga saber a través de una solicitada en los diarios de mayor circulación de nuestro medio.

Conociendo los lentos caminos de la Justicia, creo que ésa sería la única forma de advertir a ingenuos inversores autóctonos que podrían caer en la trampa de las campañas de prensa llevadas a cabo por tan singular personaje.

Nota: Hasta la fecha no he tenido respuesta alguna del Dr. Zuccolo.

PD. Según datos disponibles, el único Boeing 737 – 500 que estaría ingresando lo haría de la misma forma que el B 747 – 400 y el Airbus – 310, esto es alquilados por Air Comet SA y cedidos en “préstamo” a Aerolíneas Argentinas.