

EPILOGO DEL CASO "AEROLÍNEAS ARGENTINAS" ANTE LA DECLARACION DE UTILIDAD PUBLICA SUJETA A EXPROPIACIÓN

Liliana T. NEGRE de ALONSO y Efraín Hugo RICHARD

I- Introducción

Tiempo antes de la publicación de nuestro artículo "SOBRE EL PASADO, PRESENTE Y FUTURO DE AEROLÍNEAS ARGENTINAS¹, 2008, los Diputados de la Nación, Sres. West Mariano Federico, Prieto Hugo Nelson, Rossi Agustín Oscar, Vaca Narvaja Patricia, Basteiro Sergio Ariel, Fadel Patricia Susana y Rossi Alejandro Luis presentaban un proyecto ² que luego fue transformado en ley, mediante el cual se declaraba de utilidad pública y sujetas a expropiación las acciones de un núcleo de empresas que constituyen el sistema operativo del servicio público de aeronavegación que popularmente se entiende como "Aerolíneas Argentinas", pero que componen unidades jurídicas separadas, como lo son Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur, S. A., y de sus controladas Optar S.A., Jet Paq S.A. y Aerohandling S.A. aunque operen como unidad patrimonial y de explotación.

En esa oportunidad afirmábamos la conveniencia de instar la quiebra dentro del proceso de concurso preventivo, o en forma autónoma, por las razones allí explicadas, particularmente para facilitar la labor de la continuidad del servicio público, asegurar los derechos del Estado argentino y de otros terceros acreedores y poder promover acciones de reintegración patrimonial y particularmente las de responsabilidad desde que se generó la efectiva cesación de pagos cuando los adquirentes en vez de

¹ L. L. Actualidad del 29 de diciembre de 2008.

² Expte. 6.538-D-2008

asumir sus obligaciones con su patrimonio personal se apalancaron financieramente en el patrimonio social, afectándolo irreversiblemente.

En efecto, habiendo relatado en ese artículo en común, o en otros individuales, las particularidades del caso desde la "privatización" misma en el año 1991, y las particularidades del proceso universal de quiebra, parecía totalmente adecuado para posibilitar esas acciones en protección del patrimonio de la empresa destinada a un servicio público, los derechos de los acreedores y las acciones de integración patrimonial y de responsabilidad. A su vez parecía adecuado ese escenario judicial para dilucidar las relaciones de nuestro Gobierno -accionista al igual que los trabajadores- y por el interés público comprometido en la prestación del servicio, con la sociedad titular de las acciones de control tanto de la sociedad Aerolíneas Argentinas S.A. como Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A., en aspectos oscuros para el público, incluso no dilucidados en el debate formalizado en aquella ocasión de tratar el acuerdo y ahora en la declaración

de utilidad pública a los efectos expropiatorios.

II- La sucesión de acontecimientos

Desde la sanción de la ley 26412³, el iter de acontecimientos hacía presumir que estábamos recorriendo el camino de la utilidad pública para, llegar a la expropiación, y así cumplirse lo que habían denunciado públicamente algunos legisladores.⁴

³ B.O. 22-09-2008

⁴ **"Sr. Giustiniani.** — Señor presidente: la historia de Aerolíneas Argentinas es la crónica de un saqueo. Por eso estamos ante un hecho dramático y no festivo, ya que el Parlamento argentino se encuentra ante una difícil situación que une a la inmensa mayoría de los senadores.

Leí las versiones taquigráficas del debate en la Cámara de Diputados y escuché durante todo el día los discursos, y puedo decir que la voluntad y los objetivos centrales de la mayoría de los senadores es el mismo: la recuperación de la línea de bandera y no pagarle un peso a Marsans. Lo que no hemos logrado terminar de consensuar es la herramienta más eficaz que nos permita cumplir con esos dos objetivos.

En la Cámara de Diputados, el socialismo presentó un proyecto que hacía referencia a tres cuestiones fundamentales, que volvimos a presentar como dictamen de minoría en el Senado de la Nación. La primera, es la conformación de una comisión investigadora, lo cual está atado a la tercera cuestión. El segundo aspecto es el rechazo del Acta Acuerdo. Y la tercera cuestión

En primer lugar hubo importantes diferencias en el monto de las tasaciones, entre el Tribunal de Tasaciones de la Nación y el tasador propuesto por el grupo Marsans, casi U\$S 1.000 millones, esas tasaciones fueron enviadas al Congreso de la Nación a la Comisión Bicameral.⁵ En oportunidad de concurrir a la misma el Presidente del Tribunal de Tasaciones de la Nación, Ingeniero Daniel Eduardo Martín, expresó que *"El tribunal entiende que la*

es la recuperación de la línea de bandera a través de una expropiación, sin que el Estado nacional sea solidario con el pasivo de la empresa. Estas tres cuestiones están íntimamente ligadas.

Ahora bien, en su momento, nuestro bloque fue el único que propuso estas herramientas en la Cámara de Diputados. Por eso, nos llamó la atención que, después de efectuada la sanción por parte de dicha Cámara, que fue —si mal no recuerdo— resuelta el jueves 19 ó 20 de agosto —sanción que no habla de las herramientas que acabo de expresar—, a los pocos días, se publicó en los diarios que el presidente del bloque del Frente para la Victoria manifestara que no descartaba la expropiación de Aerolíneas Argentinas. Esto ocurrió el 23 de agosto. Y el domingo 24 de agosto, el secretario Ricardo Jaime ratificó que Aerolíneas Argentinas podría ser expropiada.

Reitero: esto sucedió pocos días después de la sanción de la Cámara de Diputados.

Entonces, cuando tuvimos las reuniones conjuntas de las comisiones de Infraestructura, Vivienda y Transporte y de Presupuesto y Hacienda, al tener la posibilidad de contar con la presencia del secretario Jaime —quien nunca me había respondido un pedido de informes de los muchos que yo le formulé referidos al tema de Aerolíneas Argentinas—, aproveché para preguntarle específicamente por esta cuestión.

En esa ocasión, el señor senador Ríos, colega y presidente de la Comisión, me aclaró que si el ingeniero Jaime me contestaba sobre el tema de la expropiación, lo haría a título personal, puesto que ni el Poder Ejecutivo ni el bloque de la mayoría abrirían el debate al respecto. ¿Sabe lo que me dijo el señor Jaime, señor presidente?

Me respondió: "En primer lugar, señor senador, no dije expropiación, sino apropiación". Y además, luego, me dijo: "Creo que habrá leído la ley 21499, ley de expropiación que tiene la Nación Argentina". Es decir, tenía la ley encima. Me pregunto, ¿para qué tenía la ley de expropiación el ingeniero Jaime? Yo soy ingeniero y no llevo la ley de expropiación como herramienta de trabajo. Luego, el sábado 30 de agosto, Jaime volvió a mencionar la posibilidad de expropiar Aerolíneas Argentinas.

Esto fue publicado por el diario La Nación, el sábado 30 de agosto, donde se informa — textualmente— que Jaime dijo que el Congreso puede expropiar Aerolíneas y Austral.

Entonces, estamos en un partido de truco entre el ingeniero Jaime, quien amenaza con la expropiación pero no habla de una herramienta que propusimos seriamente nosotros, en el tiempo correcto y de la manera adecuada, y este grupo empresario Marsans, que candidamente se presenta en el Parlamento, después de su historia de vaciamiento de la empresa y de las irregularidades que se plantean acá " **Cámara Senadores de la Nación 3-09-2008 -Senador Rubén Giustiniani por el Partido Socialista Pcia. de Santa Fé.**

⁵ Surge del Acta N° 25, de la reunión realizada el 9 de octubre de 2008, donde se aprobó por parte del Tribunal de Tasaciones los informes valuatorios realizados por las Salas A, B, y Ad-hoc, que el : "a) Valor Sustantivo o Patrimonial: Valor negativo de pesos dos mil quinientos cuarenta millones trescientos treinta y ocho mil doscientos ochenta y nueve (\$ 2.540.338.289), equivalente, considerando un tipo de cambio de \$/ U\$S 3,05 a un valor negativo de dólares estadounidenses ochocientos treinta y dos millones ochocientos noventa y siete mil ochocientos. (U\$S 832.897.800); b) Valor de Rendimiento o Por Flujos de Fondos de Caja Descontados: Valor negativo de pesos un mil ochocientos noventa y siete millones ochocientos diecisiete mil ochocientos cincuenta y cuatro (\$ 2.540.338.289) equivalente, considerando un tipo de cambio de \$ / U\$S 3,05 a un valor negativo de dólares estadounidenses seiscientos veintidós millones doscientos treinta cinco mil trescientos sesenta y dos. (U\$S 622.235.362). Conclusión: En función de lo expuesto, este Tribunal de Tasaciones de la Nación adopta como VALOR TOTAL de las empresas AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. Y AUSTRAL LINEAS AEREAS-CIELOS DEL SUR S.A. y de sus empresas controladas OPTAR S.A. Operador de Servicios Turísticos, JET- PACK S.A., AEROHANDLING S.A. Y AIR PATAGONIA S.A. el valor negativo de pesos Dos millones quinientos , cuarenta millones trescientos treinta y ocho mil doscientos ochenta y nueve (\$-2.540.338.289) equivalente considerando un tipo de cambio de \$ /U\$S 3,05 a un valor

empresa, con su patrimonio neto negativo, con sus condiciones de operación, con las redes, la marca y las condiciones en que está la flota, más la pérdidas que está arrojando, se encuentra en virtual estado de disolución o quiebra. Y para una empresa en estado de disolución o quiebra el método más apropiado –no el único- es el método sustancial de tasación que es real y expone realmente la situación de la empresa.”⁶ Ese mismo día la comisión resolvió “1) Solicitar a la Auditoria General de la Nación la correspondiente auditoria de la deuda pre y post concursal de ambas empresas al 1º de julio de 2008, dando cuenta además de la composición y cuantías por acreedor e información sobre los pasivos exigibles y otros contingentes no reflejados en los estados contables. 2) Convocar a la AUDITORIA GENERAL DE LA NACION para una próxima reunión de esta COMISION BICAMERAL informe sobre el estado de avance y dificultades para concluir con su labor de auditoría de los Estados Contable ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2007 y especiales al 1º de Julio de 2008. 3) requerir a la SECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA NACION el informe de valuación de ambas empresas producido por cuenta y orden de INTERINVEST S.A.”

El día 13 de noviembre la comisión bicameral⁷, luego de escuchar al Secretario de Transporte de la Nación Ingeniero Jaime, resuelve.”1) Solicitar al Poder Ejecutivo nacional arbitre las medidas necesarias para garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga por intermedio de las empresas Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur y sus empresas asociadas. 2) Rechazar el criterio técnico de Flujos de Fondos descontados para la tasación de empresas ya que su evolución histórica no permite realizar una proyección positiva de ingresos netos y el resultado negativo acumulado que arrojan sus estados Contables en conjunto, hace peligrar la continuidad de sus operaciones sin la asistencia financiera del Estado. 3) Aprobar el criterio técnico y la metodología de evaluación aplicados por el Tribunal de Tasaciones de la Nación y la tasación determinada en forma conjunta para las empresas

negativo de dólares estadounidenses Ochocientos treinta y dos millones ochocientos noventa y siete mil ochocientos (U\$S 832.897.800) Fdo. Arquitecto Carlos Martin, Ing. Galdino Cattaneto, Ing. Daniel E. Martin.” Copia del acta remitida por nota el 14-10-09 a la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizaciones del Honorable Congreso de la Nación. Por su parte la tasación que presentara el grupo Marsans realizada por el Credit Suisse- 95% de Aerolíneas y 100% de Austral- consideraba que el paquete de acciones tiene un valor entre 250 y 400 millones de dólares.

⁶ Reunión Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones. Salón Bittel del H. Senado de la Nación, 23 de octubre de 2008.

⁷ Reunión Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones. Salón Arturo Illia del H. Senado de la Nación, 13 de noviembre de 2008.

Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. y sus controladas que arroja un valor de \$ 2.540.338289 con sujeción a los reajustes que corresponda practicar por la asistencia financiera que realice el Poder Ejecutivo Nacional conforme el art. 5º de la ley 26412 y hasta el momento de su efectivo rescate, así como también los pasivos contingentes no reflejados en los Estados Contables que han servido de base para la misma y para cualquier otra circunstancia que surja del dictamen definitivo por parte de la Auditoría General de la Nación de los Estados Contables oficiales aprobados por la Asamblea de Accionistas del ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2007 y los especiales al 17 de julio de 2008.”

Con posterioridad a ello el Poder Ejecutivo Nacional, impetra medidas cautelares, ante el Juez Federal en lo Contencioso Administrativo Esteban Furnari, que le son proveídas en forma favorable, en los autos “Ministerio de Planificación, Aerolíneas Argentinas y otras solicitan medida cautelar” donde por un lado designaba a José Luis Perrone como interventor veedor, quien tendría injerencia en toda la actividad de la empresa en sus órganos sociales y departamentos gerenciales, con voz pero sin voto, y además, una medida de no innovar para que no se fuera a tocar al señor Alak del cargo que tenía y que se le dejara manejar el dinero, la unidad de negocio, en razón del aporte de fondos que el Poder Ejecutivo estaba realizando en la empresa.

El 27 de noviembre la comisión de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones expidió dictamen de mayoría y de minoría aconsejando, el primero, en el punto tercero: “*Propiciar la sanción de una ley por la que se declaren Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. y sus controladas, de utilidad pública y sujetas a expropiación, en los términos de la ley de expropiaciones 21.499, con la disidencia de los diputados nacionales Rúben Lanceta y Esteban J. Bullrich en cuanto a que la declaración de utilidad pública y sujeta a expropiación sólo comprende los activos de las empresas mencionadas*”; El Senador Adolfo Rodríguez Saá, también presentó dictamen en disidencia,: “*1- Comunicar al Juzgado Nacional en lo Comercial Nº 15, con asiento en la Capital Federal, en relación a los autos “AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. s/ CONCURSO PREVENTIVO”, Expte. Nº 82.880/01, la*

frustración de la compraventa de las acciones societarias de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., y AUSTRAL LÍNEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A. y de sus empresas controladas, en los términos de la Ley 26.412, por lo que corresponde continuar con el proceso falencial prescindiendo de tal posibilidad, y, eventualmente, proceder a la quiebra con continuidad de la explotación de la empresa de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., regulado en el Título III, Capítulo IV, Sección II, de la Ley 24.522 de Concursos y Quiebras y sus modificatorias.

2- Poner en conocimiento el contenido del presente Dictamen al Honorable Senado de la Nación, a la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, al Poder Ejecutivo Nacional y a INTERINVEST S.A. "⁸

⁸ "Atento a lo dispuesto por la Ley 26.412 y el artículo 14 de la Ley 23.696, y considerando: Que el Congreso de la Nación aprobó mediante la Ley 26.412, pese a las voces que alertaron sobre lo que iba a suceder, el llamado "rescate" de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A. y de sus empresas controladas por compra de sus acciones societarias; si bien no se aprobó el Acta Acuerdo que había suscripto el Secretario de Transporte de la Nación con los representantes de INTERINVEST S.A., tampoco quedó indefectiblemente expresado su rechazo.

Que en el día de la fecha, compareció por ante esta Comisión Bicameral el Sr. Horacio P. Fargossi, vicepresidente de INTERINVEST S.A., quien manifestó su imposibilidad de emitir opinión sobre la valuación efectuada por el Tribunal de Tasaciones de la Nación, por carecer de la debida representación, indicando a los Sres. Vicente Muñoz y Eduardo Aranda Unzurrunzaga como los facultados por INTERINVEST S.A. para tal cometido.

Que este mismo día, los Sres. Vicente Muñoz y Eduardo Aranda Unzurrunzaga, en representación de INTERINVEST S.A., entregaron a esta Comisión Bicameral nota mediante la cual manifestaron su rechazo a la valuación efectuada por el Tribunal de Tasaciones de la Nación y su negativa a vender el paquete accionario al precio establecido de conformidad con dicha tasación, de cero o menor a cero.

Que conforme lo sostiene el Dictamen de Mayoría de esta Comisión Bicameral del día de la fecha, en atención a la nota referida, la venta de las acciones societarias de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A. y de sus empresas controladas, se encuentra frustrada, imposibilitándose la concreción del llamado "rescate" de las mismas, en los términos de la Ley 26.412.

Que, en consecuencia, corresponde evaluar en esta instancia, la opción más conveniente a tomar por el Estado Nacional en orden a solucionar de manera cierta y definitiva la irregular situación de los intereses en pugna.

Que en ese orden de ideas, el Estado Argentino contaba antes de la sanción de la Ley 26.412, y sigue contando actualmente, con las herramientas para avanzar en una quiebra –única manera de transparentar lo ocurrido y también que la empresa AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. continúe la prestación del servicio– ya que efectivamente está configurada la cesación de pagos de la empresa.

Que la situación objetiva de cesación de pagos no sólo fue expuesta por el Poder Ejecutivo Nacional en el mensaje de elevación del proyecto de ley que finalizó en la sanción de la Ley 26.412, sino que también lo manifestó el Sr. Julio Alak, director por el Estado y gerente general de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., y fue reconocido por el Sr. Vicente Muñoz, presidente de INTERINVEST S.A. y miembro del Consejo de Transición, durante el plenario de comisiones, al tratarse el referido proyecto en el Honorable Senado de la Nación.

Que el Estado Nacional se encuentra legitimado para solicitar la declaración de quiebra ya que, según el informe del pasivo que por escrito había dejado el secretario de Transporte en el Honorable Senado de la Nación, la Fuerza Aérea Argentina es titular de un crédito concursal privilegiado, por la suma de US\$ 13.986.462; además, en el pasivo posconcursal, el Estado es acreedor por US\$ 48.616.398 en concepto de protección radioeléctrica, tasas, contribuciones patronales, aportes e ingresos brutos de administraciones provinciales.

Que, además, el Estado Nacional comenzó realizando transferencias de fondos el 10 de julio 2008, las que a fecha 10 de noviembre de ese mismo año ascienden a \$ 737.152.011, conforme el informe de avance de auditoría especial de los estados contables de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A. elaborado por la Auditoría General de la Nación en esta última fecha, con lo cual la continuidad del servicio se encuentra asegurada.

Finalmente el proyecto presentado fue tratado y aprobado en la sesión especial de la Cámara de Diputados del día 3 de diciembre del 2008 y en el Senado de la Nación el 18 del mismo mes y año.

III- La quiebra: la solución más equitativa

Hoy, venimos a reiterar que la historia de A.A. que se ha visto al desnudo en este último tiempo, lleva a asegurar que lo mejor para esta empresa hubiera sido la declaración de quiebra, y también lo mejor para nuestro país, que en momentos realmente difíciles decide tomar su paquete accionario sin siquiera tener un balance aprobado y, posteriormente, ante el fracaso de ese camino, intentar una expropiación de particulares ribetes.

Conforme la historia que contamos individual o conjuntamente -que no repetiremos, pero a la que remitimos- *"el Poder Ejecutivo tenía las herramientas en las manos para avanzar en una quiebra, que era la única*

Que la conveniencia de avanzar en la declaración de quiebra tiene no sólo una razón jurídica, sino una razón política pública que merece ser examinada, puesto que permite la investigación y determinación en forma transparente del pasivo: los acreedores deben concurrir al juez, y será él quien determine cuál es el pasivo total de la empresa; y, asimismo, admite la investigación del accionar de representantes y terceros en la facilitación, producción y/o agravamiento de la insolvencia de la empresa, para establecer las responsabilidades y demás efectos que establece la Ley 24.522 de Concursos y Quiebras y sus modificatorias.

Que, en suma, el proceso falencial es el que mayor seguridad jurídica y mejores garantías sustanciales y procesales ofrece tanto al Estado Argentino como a INTERINVEST S.A., razón por la cual se impone como la opción más conveniente en orden a solucionar de manera cierta y definitiva la irregular situación de los intereses planteados.

Que la seguridad jurídica y la seguridad económica son valores que debemos preservar, y mucho más en momentos de crisis como la que vive el mundo. Debemos hoy como siempre respetar la enseñanza del tres veces Presidente de nuestra Nación, Teniente General Juan Domingo Perón, que nos enseñó: "dentro de la ley, todo; fuera de la ley, nada"; respetando la división de los poderes y procurando que todos ejerzan la defensa de sus intereses, por cierto que el pueblo y el gobierno argentino también.

Por las razones expuestas, esta COMISIÓN BICAMERAL DE REFORMA DEL ESTADO Y SEGUIMIENTO DE LAS PRIVATIZACIONES, recomienda:

1. Comunicar al Juzgado Nacional en lo Comercial Nº 15, con asiento en la Capital Federal, en relación a los autos "AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. s/ CONCURSO PREVENTIVO", Expte. Nº 82.880/01, la frustración de la compraventa de las acciones societarias de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., y AUSTRAL LÍNEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A. y de sus empresas controladas, en los términos de la Ley 26.412, por lo que corresponde continuar con el proceso falencial prescindiendo de tal posibilidad, y, eventualmente, proceder a la quiebra con continuidad de la explotación de la empresa de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., regulado en el Título III, Capítulo IV, Sección II, de la Ley 24.522 de Concursos y Quiebras y sus modificatorias.

2. Poner en conocimiento el contenido del presente Dictamen al Honorable Senado de la Nación, a la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, al Poder Ejecutivo Nacional y a INTERINVEST S.A.

Sala de Comisiones, 18 de noviembre de 2008 -Dictamen en Minoría-Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de Las Privatizaciones – Ley 23.696.

manera de transparentar todo lo ocurrido y también con transparencia adquirir la empresa por un precio justo".

Esto se ha visto corroborado en oportunidad del debate que suscitó la tasación de las compañías. En efecto, con la asistencia del secretario de Transporte Ingeniero Ricardo Jaime, se hizo público el monto que el Estado Nacional le había transferido y tenía comprometido para la continuidad de la empresa, dando un total a diciembre del 2008 de \$1.065.611.976, pero además se expresó que tenía un pasivo de 2.540 millones de pesos.⁹

Así, y transcurridos los hechos compartimos y ratificamos nuestra posición de la conveniencia de esa declaración de quiebra.

Efectivamente, quizá en una quiebra indirecta por incumplimiento de las obligaciones asumidas en el concurso, o nacidas del mismo, hubiera permitido ejercitar acciones de responsabilidad eficaces, al permitir referirse a actuaciones anteriores en un año al de la real cesación de pagos dentro del criterio fijado por el art. 173 de la actual ley concursal, y mucho más amplia en la anterior legislación, pues "a) La declaración de quiebra, permitía la determinación en forma transparente del pasivo. Además "La República Argentina podía evitar hacerse cargo del pasivo y, no obstante ello, se tomó la decisión en contrario, tomando la obligación de pagarlo en un 100%", y "b) La declaración de quiebra permitía la investigación de las actuaciones realizadas en la operatoria de la empresa"

⁹ Esto llevó a expresar en el momento del debate en el Senado, que *"Queremos mantener la línea de bandera. Que no queden dudas, señor presidente. Queremos mantener las fuentes de trabajo de los trabajadores de Aerolíneas Argentinas. Como lo dije en la sesión anterior, en 2001, fui una de las que participó en el acto en el Luna Park; y también voté en este recinto un proyecto de ley de mi autoría —aprobado por unanimidad— para defender las fuentes de trabajo en Aerolíneas Argentinas. Queremos la comunicación del país. Queremos la Argentina integrada. Queremos la igualdad de oportunidades. Queremos la igualdad más allá de las distancias, desde La Quiaca hasta Tierra del Fuego; desde las provincias cuyanas, litoraleñas y del Norte. Queremos una República y una Nación de pie, integrada. Y queremos, por supuesto, que si esa integración necesita una ayuda y un subsidio del gobierno y del Estado nacional, así sea, porque hay intereses superiores. Pero no queremos pagar la fiesta de los privados. Basta de nacionalizar la deuda privada. Eso es lo que estamos haciendo con Aerolíneas Argentinas: estamos nacionalizando la deuda del grupo Interinvest, del grupo Marsans, de la SEPI y de Iberia. Esa es la historia societaria desde la privatización de la empresa. Queremos salvar Aerolíneas Argentinas, pero no queremos pagar el dinero de los privados. Y si no, hagamos un poquito de memoria, señor presidente. Todavía recordamos la fiesta de la nacionalización de la deuda."*(Sesión del 19-12-08 en el H. Senado de la Nación, Liliana T. Negre de Alonso.)

Por otra parte en la quiebra de Aerolíneas Argentinas S.A. se podría haber determinado no sólo la promoción de las mencionadas acciones de responsabilidad (art. 173 LCQ), sino también otras derivadas de las normas societarias contra administradores y socios de control, como así también las de extensión de la quiebra; en tanto se consignó que *"los contratos comerciales entre las dos empresas y sus balances dieron cuenta de que Marsans S.A., como titular mayoritario de ambas, procedió a efectuar una serie de maniobras comerciales con el fin de confundir los patrimonios, asumiendo Aerolíneas Argentinas S.A. las pérdidas y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. las ganancias de la operatoria."*¹⁰ Agrega el Poder Ejecutivo: *"Estos ardides impidieron a los usuarios identificar con claridad al responsable en la prestación del servicio público de transporte, ya que muchas veces en el pasaje se consigna el nombre de una empresa como prestataria del servicio y la aeronave pertenece a otra. Esta evidente confusión patrimonial fáctica fue desarrollada durante años por las autoridades del grupo Marsans S.A., quienes desde el inicio de la gestión comercial procuraron que Aerolíneas Argentinas S.A. asumiera la totalidad de los pasivos, preservando a su controlada Austral Líneas Aéreas -Cielos del Sur S.A."*¹¹

En orden a las acciones de reconstrucción patrimonial cabe apuntar al informe general la Sindicatura, cuando se pronuncia sobre el inciso 8° del art. 39 L.C.Q. en el concurso preventivo de Aerolíneas Argentinas S.A. quien dice: *"A pesar de los requerimientos realizados, no se ha podido tener acceso a la documentación y a los registros de estas empresas."*

Esta situación hace que algunos actos que podrían estar incursos en los artículos 118 y 119 de la normativa concursal no hayan podido ser esclarecidos debidamente, entre ellos: la constitución del Fideicomiso Cóndor, el rescate de las acciones preferidas, el pago del costo de la privatización y de los intereses por Aerolíneas Argentinas S.A. y de aquellos actos eventualmente perjudiciales a saber: el mecanismo del apalancamiento instrumentado para la adquisición de la unidad operativa, la sobrevaluación de los activos aeronáuticos por revalúos técnicos, la transferencia a Interinvest S.A. de las acciones de Austral, entre otros."

¹⁰ Mensaje de elevación del proyecto por parte del Poder Ejecutivo Nacional al Congreso de la Nación el 24-07-2008

¹¹ *Ibid.* 10, pág. 12

Agrega la Sindicatura: *"Por otro otra parte, y tal como se manifestara existen causas penales, las cuales se encuentran en estado probatorio, de las que podrían derivar hechos susceptibles de ser revocados, luego del dictado de la sentencia correspondiente."*¹² Asimismo consigna que los originarios accionistas no hicieron los aportes económicos correspondientes para pagar el costo de la privatización, cargando Aerolíneas Argentinas, con el pago y con el cumplimiento de los intereses de la financiación.

En nuestros artículos denunciábamos un claro apalancamiento financiero, repetido desde la misma privatización y durante toda la vida de la sociedad que administraba el servicio público, en beneficio de sus socios o de otros negocios. Citábamos allí jurisprudencia de nuestra Corte Suprema de Justicia de la Nación¹³, determinando que tales actos son de nulidad absoluta e insanable y por la otra generando la aplicabilidad del instituto llamado de "inoponibilidad" de la personalidad jurídica, desde donde se facilitaría la impugnación de actos societarios ilícitos y las acciones de responsabilidad.

La calificación que hace el máximo Tribunal elimina toda cuestión en el derecho argentino, y la determinación como actos nulos de nulidad absoluta, inconfirmables e imprescriptibles, trae a cuento algún otro caso, como particularmente el que hoy se debate de Aerolíneas Argentinas.

Por ello reiteramos que el leverage buy out¹⁴ generado en esos casos, y particularmente el de Aerolíneas Argentinas, constituye un clásico caso de administración societaria fraudulenta que puso en cesación de pagos a la sociedad desde el año 1991, intentado convalidar por una conciliación-arbitraje cumplida en un fin de

¹² El informe se encuentra firmado por los contadores Luciano Rosano, Marta Susana Serra, y por María Marta Vidal, socia del Estudio Amaya & Asociados Síndicos Concursales.

¹³ C.S.J.N. "CHUBUT, Provincia del c/ Centrales Térmicas Patagónicas S.A. s/ Sumario -12-07-2001

¹⁴ Giovanni Paolo ACCINNI, "Operazioni di leveraged buy out ed un preteso caso di illiceità penale" *Rivista delle Società* enero febrero (2001) pág. 193

semana, sustrayéndolo el poder ejecutivo a la esfera del poder judicial¹⁵ -e incluso a las condiciones previstas de arbitraje-, y condenando indirectamente al Estado a soportar la pérdida de su posición en la sociedad, como la de sus trabajadores, que no sólo perdieron el valor de su participación accionaria sino también sus empleos, y las consecuencias que son de público y notorio.

Estamos absolutamente convencidos que el artículo sexto de la ley es simplemente una declaración de principios, que no logra suplir los efectos de recomposición patrimonial de una quiebra, ni tampoco era necesario consignar la obligación de deducir las acciones pertinentes, cuando ello era un deber del Estado. Efectivamente, parece muy difícil que el poder Ejecutivo pueda sustituir al Poder Judicial en investigar los pasivos que tienen las sociedades, y discriminar las operaciones normales de las dolosas o fraudulentas; también llama la atención que en la misma norma en el segundo apartado, ordena al poder Ejecutivo a presentarse en las causas penales donde se investiguen a los accionistas mayoritarios, quedándonos la duda si se investigarán las actitudes tomadas por el accionista minoritario - Estado Nacional- frente al supuesto vaciamiento al que el mismo Poder Ejecutivo hizo referencia en oportunidad de enviar al parlamento el proyecto de lo que fue la ley 26.412; no supliendo ello tampoco la investigación retroactiva que permite la ley de quiebras, y finalmente incluye que se promoverán las respectivas acciones civiles y comerciales. Las acciones de recuperación patrimonial y responsabilidad – enumeradas anteriormente- frente a los actos realizados tanto por los administradores como terceros, contemplados por la ley concursal, sólo son procedentes si existe el presupuesto objetivo a tal fin que es la existencia de la declaración de quiebra, no pueden ser deducidas fuera de éste proceso, en consecuencia, la posibilidad

¹⁵ Efraín Hugo RICHARD, "La reparación de daños y el acceso a la justicia (visión de un comercialista)". Coord. por Prof. Carlos Ghersi. *DERECHO DE DAÑOS. Economía. Mercado. Derechos personalísimos*, Ed. Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1999, pág. 71.

de determinar responsabilidades y de recuperos al Estado Nacional ha quedado absolutamente frustrada con ésta expropiación.

Conclusión

Conforme a ello reiteramos todas nuestras apreciaciones sobre la conveniencia de haberse declarado la quiebra no sólo para haber dado transparencia a este oscuro episodio de nuestra historia política, sino para ejercitar adecuadamente las acciones de integración patrimonial y de responsabilización e imputación que abren las normas concursales y societarias.

A su vez para evitar que los vericuetos administrativos y/o judiciales conviertan la decisión gubernamental en un buen negocio para los titulares del control de las sociedades afectadas por al expropiación.

Así reescribimos ajustada la MEDITACION FINAL del trabajo conjunto: Ante un camino tan claro como es la apertura de la quiebra ¿para qué torturarse en vericuetos judiciales, dentro de la expropiación con indemnización a determinar? Claro que la cuestión la pagarían administraciones muy posteriores atento la lentitud de nuestro sistema procesal.

¿O es premeditado para evitar acciones de responsabilidad, quizá contra funcionarios estatales, o para asegurar a los controlantes torpes la posibilidad de una indemnización que no lograrían jamás en una quiebra?

¿O es que se piensa que la intervención del juez de la quiebra y de la sindicatura impedirían las clásicas y oscuras transacciones en que suelen terminar los juicios contra los gobiernos, después de muchos años de enredados pleitos, donde se paga al particular importantes sumas so pretexto que es mucho menos de lo que se reclamaba?

Interrogantes que, obviamente, no estamos en condiciones de dilucidar, aunque si tenemos muy claro el camino que aconsejamos recorrer, -y que los hicimos público ambos-cada uno desde la posición que tiene y que ahora reafirmamos.