

El conflicto de Aerolíneas Argentinas: el estallido de casi una década de corrupción menemista

Laura Ramos. Ponencia BCN 2001, 23/06/01

En 1989, Aerolíneas Argentinas era una empresa del estado, rentable, prestigiosa, con altísimos niveles de servicio y seguridad¹, con un patrimonio conformado por 1) una flota de aviones valuada en 500 millones de dólares (27 aviones Boeing y 4 Folker), 2) los derechos de rutas de toda América, Europa y la Vía Transpolar y 3) bienes inmuebles valuados en 150 millones de dólares (en Buenos Aires, París, Roma, Nueva York, Miami, Madrid, Bogotá, Lima y Caracas), que además venía generando un superávit operativo de ca.27 millones de dólares anuales.

En 2001, AA es el eje de un conflicto nacional e intergubernamental entre Argentina y España, que estalla con la falta de pago de los sueldos a sus trabajadores, a punto de presentar la cesación de pagos -paso previo a presentarse en quiebra-, con una deuda acumulada de 930 millones de dólares y pérdidas mensuales que ascienden a los 30, cuyo respaldo patrimonial se reduce a un avión propio y ca. 70 millones y cuyos administradores se encuentran bajo sospecha de subversión económica.

El caso es de interés para los argentinos porque pone al descubierto la maraña de connivencias políticas y empresariales que convalidaron la instalación de un cuerpo mafioso en el gobierno argentino durante la pasada década, hecho que en gran parte explica la debacle política, económica y social actual y cuyos partícipes cumplen todavía funciones claves en la vida pública del país.

El caso es de interés para los españoles, pues España se posiciona dentro del proyecto argentino de privatizaciones como el segundo país inversor luego de EEUU², y porque actualmente la SEPI (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales) junto con Iberia, es parte empresaria mayoritaria del paquete accionario que controla AA a través de una empresa (Interinvest) creada, no muy claramente, al efecto, y como tal, es gestora del Plan de Salvataje propuesto y de su negociación, situación que la haría co-responsable del vaciamiento imputado, amén de otras conductas pasadas que implicarían a autoridades del PSOE.

El caso es de interés para la ciudadanía en general porque representa el avance de la política neoliberal y de los capitales internacionalizados por sobre los destinos de los pueblos y de la humanidad, cuestión que queda corroborada con la insistencia por parte de agentes gubernamentales y empresariales de ambos países, de despolitizar el conflicto y remitirse a examinar los hechos bajo la lupa de la maximización de los beneficios³.

⁰El presente informe es la reconstrucción del caso AA según los artículos publicados por Página 12 (Cledis Candelaresi, Horacio Verbitsky, José Nudler, David Cufre, Luis Bruschtein, Stella Callón, Claudio Scalett), Le Monde Diplomatic (Luis Maas, Comodoro (R) JJ Güiraldes, Luis Bilbao) y El País y los publicados en las páginas web www.data54.com.ar (El Equipo Político de Revista Veintidós) y www.porlaliberación.com.ar

¹ En 1989 recibió un premio otorgado por Brasil como una de las tres empresas mundiales con mejor nivel de servicios en el mundo.

² Entre 1994 y 2000 España alcanzó a invertir en Argentina 5 billones de pesetas (5629,8 millones de dólares) especialmente en los siguientes rubros: Bancos y Seguros, Telecomunicaciones, Gas y Petróleo y Energía Eléctrica. EEUU triplica el monto de inversión, Francia, Chile, Italia y Reino Unido le siguen en ese orden. Entre las empresas españolas con intereses en Argentina tenemos a: Repsol, Telefónica, BBVA, BSCH, Endesa, Gas Natural, Aguas de Barcelona, Dragados, OHL, Acesa y NH Hoteles.

³ Domingo Cavallo, Ministro de Economía argentino y Pío Cabanillas, vocero oficial del gobierno español, entre otros.

Las cuatro operaciones básicas

El conflicto AA encuentra su explicación en el marco del programa masivo de privatizaciones de empresas estatales que puso en marcha el gobierno de Carlos Saúl Menem⁴ a partir de su asunción en 1989.

A diferencia del resto de las adquisiciones estatales, la transferencia de la compañía aeronáutica a manos privadas no contemplaba un mercado cautivo y monopolizado por ella al que pudiera transferirle sus deficiencias⁵. Por el contrario, AA tuvo que enfrentarse a una poderosa competencia internacional que marcó el destino de su fracaso y el plan de su puesta a la quiebra que responsabiliza a su conducción de presunta subversión económica⁶. Sin embargo, comparte con todas las transacciones de privatización, cuatro operaciones básicas que habilitaron el proceso de vaciamiento y descapitalización nacional del período menemista -y el consecuente engrosamiento de la deuda externa pública y privada- a saber: 1) El saneamiento previo 2) La adquisición de empresas con sus propios fondos 3) El beneficio fiscal posterior y 4) La renegociación permanente.

El saneamiento previo

Clave de la transferencia de las empresas estatales fueron sus patrimonios libres de pasivos, con pasivos ínfimos o refinanciados. En todos los casos, el gobierno asumió deudas con organismos multilaterales y deuda externa con bancos comerciales cuyos montos ilustran una de las razones que explican porqué, aún ante los fenomenales ingresos a las arcas públicas que trajo la masiva privatización de las empresas estatales y el rescate de títulos de la deuda externa que fueron entregados por las compañías compradoras, la deuda externa argentina, no sólo no mermó, sino que siguió en aumento⁷. En el caso de AA, el gobierno absorbió 868 millones de dólares de deuda y la empresa se entregó con pasivo 0.

La adquisición de empresas con sus propios fondos⁸

Las cuantiosas “inversiones” extranjeras que se concretaron en el país con la venta de los activos públicos durante la década de los '90, escondían un artilugio financiero que repercutiría negativamente en el saldo final de las arcas nacionales.

Dado que tales “inversiones” se financiaban con créditos que se tomaban en el exterior, la contrapartida de los ingresos fiscales en concepto de privatizaciones, fue un considerable aumento de las obligaciones externas de las empresas privatizadas – garantizadas con sus activos físicos- que todavía aún generan suculentas remisiones al exterior en concepto de pago de intereses, que se suman a los ya suculentos giros por utilidades y dividendos a sus casas matrices.

⁴ El ex presidente Menem se encuentra detenido desde el 7 de junio por presunta jefatura de una asociación ilícita que contrabandeara armas a Ecuador (en guerra con Perú) y Croacia. En el primer caso Argentina era uno de los 4 países garantes del Protocolo de Río para poner fin al conflicto. En el segundo se violaba el embargo comercial decretado por la ONU a la Ex Yugoslavia. El actual Ministro de economía argentino firmó los decretos que implican al ex presidente.

⁵ Así fueron los casos de En Tel, Segba, Aguas Argentinas, Gas del Estado, entre otras.

⁶ La Unidad Fiscal de Investigación del Delito Tributario y el Contrabando se apresta a denunciar ante la Justicia argentina a la conducción de AA por presunta subversión económica. Según la investigación realizada por el cuerpo de fiscales, los responsables de la empresa privatizada tomaron una serie de decisiones desafortunadas para el destino de la compañía, que dieron como resultado su virtual vaciamiento y que cerrarían el tipo penal de quiebra culpable o dolosa.

⁷ YPF: el gobierno absorbió 8540 de los 11300 millones de pasivo. En Tel: 1760 de 2140. SEGBA: 4446 de 4820. Gas del Estado: 1713 de 2660.

⁸ La operación *sale and lease back* (venta y recompra bajo el régimen de arrendamiento financiero) es otro modo de especular con los activos físicos de las empresas que habilitan su descapitalización.

Entre 1991 y 1999, las obligaciones externas de las empresas privatizadas ascendieron de 984 a 17555 millones de dólares. A lo largo de la década, Argentina recibió 15410 millones de dólares en concepto de "ingreso de capitales extranjeros", al tiempo que remitió al exterior ca. 15 mil, en su mayor parte en concepto de intereses de deudas.

Los pasos de la operación son los siguientes: el inversor contrae en el extranjero un crédito a corto plazo (llamado crédito puente) por el monto que acuerda por la transferencia de la empresa (rentable y con activos físicos considerables). Con la compañía en su poder, emite bonos a nombre de la empresa y garantiza el pago con la hipoteca de sus bienes. Con el dinero obtenido con la emisión de los bonos a largo plazo, cancela el crédito puente adelantado por el banco y, mediante el flujo de fondos de la empresa adquirida, se pagan los intereses del bono, las comisiones y honorarios cobrados por el banco que organiza, tanto la emisión del bono, como la suscripción del crédito puente.

En síntesis, el inversor extranjero compra la empresa estatal en gran parte con el dinero de ella y en muchos casos la funde.

En el caso de AA, el mecanismo, que de por sí conlleva el riesgo del futuro vaciamiento, contó con la connivencia del gobierno que licitó la empresa pública. Al momento de la adquisición, la sociedad formada por Iberia para adquirir el 85 por ciento de las acciones, apenas reunía un capital de 250 dólares!!, con lo cual no se cumplían los requisitos de solvencia exigidos a los accionistas como garantía del cumplimiento de las obligaciones pactadas⁹.

El beneficio fiscal posterior

La legislación argentina considera a los intereses como un gasto en el que se incurre para obtener la ganancia empresarial. Por lo tanto, es posible deducir, los intereses generados por préstamos, de los pagos que las empresas tienen que hacer por el impuesto a las ganancias. Más aún, si el monto de intereses es lo suficientemente alto, se puede contabilizar un "quebranto impositivo" en los balances y dejar de pagar dicho impuesto. La práctica de los inversionistas extranjeros de tomar créditos -cuyos intereses están libres de impuestos- para financiar la compra de compañías nacionales se extendió tanto en la Argentina, que el impuesto a las ganancias representa apenas el 3% del PBI contra el 16% que alcanza el promedio en los países industrializados. En el caso de AA, además de haberse ejercitado este recurso, en 1992, con la presentación del primer cierre de ejercicio, Iberia negoció con el Ministro de Economía Cavallo, la inclusión en su balance de la deuda acumulada por los créditos que había tomado para comprar la empresa aérea.

La renegociación permanente

Fue y sigue siendo uso y costumbre de los gobiernos argentinos negociar y renegociar los términos de contratos con prestadores de servicios públicos cuyas obligaciones inciden directamente en la salud y seguridad de la población. En general se trata de compromisos asumidos para invertir en proyectos de infraestructura o dotación (pre-acordados o estipulados por ley) que tienen el objetivo de sostener o mejorar las prestaciones. Los incumplimientos, que en principio generarían la rescisión

⁹ Este es el dato más elocuente de la anuencia pactada y de los sobornos concedidos, sobran otros indicios. La impunidad reinante era tan grande que en el balance del primer ejercicio posterior a la transferencia, no faltó el rubro "Gastos vinculados con la Adquisición", por no decir *Retornos o Comisiones*, que agregaba al déficit de AA ca. 80 millones de dólares.

de los contratos al tiempo que podrían dar lugar al pago de indemnizaciones, por el contrario, son premiados con perdones y renegociaciones que mejoran las condiciones para las empresas. En el caso de AA, no se cumplieron ninguna de las condiciones del pliego. El caso de AA es un claro ejemplo de renegociación constante de los términos contractuales siempre al ritmo de las conveniencias de Iberia o la SEPI .

Breve historia del conflicto

La transacción política

AA fue la primera empresa del estado que privatiza el gobierno de Menem (con el desacuerdo del 90% de la ciudadanía) y cuyo *affair* judicial durante dicha negociación se convertirá en un *leading case* al consagrar en la jurisprudencia argentina la figura jurídica del *per saltum*.

Cuando el proceso de privatización de AA es interrumpido en virtud de un recurso interpuesto y concedido por presunta irregularidad (sobornos, coimas y falta de transparencia) la Corte ampliada¹⁰ innova con la figura jurídica del *per saltum* y elude los procedimientos rutinarios para arrogarse la competencia directa ante un caso cuya premura de resolución, a su entender, lo amerita por depender de ella la estabilidad pública, y falla a favor de la negociación en marcha.

La mencionada negociación se cerró transgrediendo la legislación sobre tráfico aerocomercial vigente según las cuales el cabotaje debe ser realizado sólo por empresas nacionales y en cuanto al tráfico internacional, por aplicación de los principios contenidos en la Tercera y Cuarta Libertad de los establecidos en el Convenio de Chicago que en 1944 dio origen a la Organización de la Aviación Civil Internacional, corresponde ser dividido por partes iguales entre las naciones contratantes.¹¹

La transacción financiera

Menem ordena por decreto 1591, la venta de AA en 623 millones de dólares libre de deudas y sin control de inventario. El paquete incluía la operadora turística Optar, vendedora de pasajes, hotelería y excursiones, que había arrojado beneficios en los once ejercicios corridos desde su creación; su participación del 55 por ciento en Buenos Aires Catering, que en sociedad con Swissair proveía comida para la propia empresa y a terceros, con lo que se financiaba el servicio de a bordo y quedaba superávit; y el Centro de Instrucción de Vuelo, que en forma remunerada capacitaba a personal de vuelo de todo el mundo¹². Iberia se comprometió a incorporar a la flota 15 aviones nuevos entre 1991 y 1994 (no cumplió), a pagar 130 millones en efectivo a las veinte días (no cumplió), 130 millones en diez semestres y el resto en títulos de la deuda.

¹⁰La Corte Suprema se amplió bajo el régimen menemista a 9 miembros. Con ello se obtenía la mayoría automática favorable al oficialismo. Los nuevos miembros fueron designados con una metodología altamente dudosa. En esa ampliación ingresó Rodolfo Barra quien había participado en la confección de los pliegos.

¹¹Iberia ha realizado tráfico de cabotaje al amparo de la bandera argentina y de las matrículas LV que señalan esa nacionalidad; bajo la misma apariencia, en el orden internacional, ha tomado en su ámbito sólo las medidas que le convenían. En los vuelos a Europa, por ejemplo, al descender todos los pasajeros en Madrid y reencaminarlos por Iberia, Roma, Frankfurt, Zurich, París, Amsterdam y Londres, otrora excelentemente atendidos por AA, han venido a resultar ahora destinos que sirven de alimentación a la empresa española.

¹² Los servicios de free shop (que dejaban 5,6 millones de dólares al año) y de rampa (8 millones de dólares) fueron ofrecidos a la Fuerza Aérea para acallar sus reparos a la enajenación

Acuerdos renegociados

- ⇒ En vez de pagar los 130 millones en cuotas, el gobierno aceptó Bonex serie 1989 a valor nominal que se cotizaban en la Bolsa de Comercio al 55% de su valor, hecho por el cual Iberia terminó pagando solo 73 millones.
- ⇒ Una cláusula del contrato original prohibía hipotecar, enajenar o transferir los activos, el ex-ministro de Obras Públicas Roberto Dromi suprimió la veda a las hipotecas. Desde el comienzo se perdió el recurso de ejecutar las garantías porque el consorcio propietario hipotecó las aeronaves como contragarantía¹³
- ⇒ En lugar de un banco internacional de clase A como exigía el pliego, Iberia ofreció por el plan de inversiones la garantía de una decena de bancos argentinos de segunda línea. El plan no se cumplió y el Estado aceptó renegociar una y otra vez sus metas, suprimiendo exigencias.
- ⇒ En 1992, el primer balance posterior a la transferencia, seis meses más tarde de su adquisición, incluía una deuda de 970 millones, 800 en concepto de préstamos para cuyo aval se hipotecaron 7 aviones. Domingo Cavallo convalidó lo actuado, perdonó los incumplimientos y acordó -para darle un respiro a Iberia que le posibilitara finalmente cumplir con las inversiones y el plan de expansión comprometido- a) renacionalizar parte de la empresa para capitalizarla (de un 15% el Estado pasó a detentar un 43%) y b) aceptó para siempre que Iberia incluyera en el pasivo de AA las deudas contraídas para comprarla.
- ⇒ En 1994, a cambio de una inyección de 500 millones dólares acordada por Iberia (de los cuales sólo aportó 100, el resto lo imputó a la cancelación de una deuda que AA tenía con ella), Cavallo a) resignó el 28 % del paquete accionario captado en el '92 y b) aceptó que el Estado perdiera su poder de veto sobre las decisiones que tomara el consorcio español.

Prontuario empresarial

- ⇒ AA vendió sus oficinas de Buenos Aires (2), París, Roma, Nueva York, Bogotá, Lima y Caracas (en las de Madrid y Miami funciona Iberia) y el dinero no fue capitalizado por la empresa.
- ⇒ Tampoco capitalizó la suma obtenida por la venta, a precio vil, de cuatro simuladores de vuelo. A partir de entonces su pilotos deben tomar onerosos cursos en EEUU y Brasil.
- ⇒ El plantel empresarial está conformado por un promedio de un jefe cada tres empleados. A pesar de las reducciones continuas de personal¹⁴ y de los salarios congelados, el rubro total de remuneraciones aumentó.¹⁵
- ⇒ AA perdió 110 mil pasajeros en el mercado europeo cuando la empresa decidió restringir los vuelos propios a Madrid y entregar las combinaciones con París, Londres y Frankfurt a Iberia. AA también traspasó a Iberia la red de teleprocesamiento de datos y el sistema de reservas.
- ⇒ De los 33 aviones que figuran en los balances, 15 son alquilados, otros 15 fueron dados en garantía por un préstamo de 700 millones y uno se quemó en 1999 en los hangares de Aeroparque.
- ⇒ Entre otras transgresiones fiscales AA omitió el pago de 11 millones de pesos en concepto de aportes previsionales que con los punitivos y ajustes rozan los 23.

¹³ La ex SIGEP dictaminó que esa hipoteca era ilegal y que debía intimarse su anulación o rescindirse el contrato, pero sólo consiguió que le quitaran competencia para entender en el tema.

¹⁴ En 1991 había 4000 empleados más que en 1995.

¹⁵ Los gerentes españoles rondan los 15 mil dólares más viáticos.

- ⇒ Habría evadido el IVA y el impuesto a las ganancias sobre pasajes vendidos a través de un sistema de reservas que tenía como centro operativo a Madrid (Amadeus): los administradores de la compañía computaban esos tickets como operaciones comerciales realizadas en Europa.
- ⇒ Durante una década mantuvo una estructura corrupta en el sector Cargas, donde ni siquiera existía un control interno de las facturas cobradas.
- ⇒ AA montó un sistema de venta de pasajes en shopping centers, pagando por ello una generosa comisión al intermediario, quien hasta hace muy poco se desempeñaba como gerente comercial de Aerolíneas.
- ⇒ Contrató por 3 millones de dólares a un taller subsidiario del que utilizaba Iberia para sus propios reacondicionamientos por la reparación de los Boeing 737, cuando el valor de mercado de esa aeronave no superaba el millón y medio de dólares.
- ⇒ Subcontrató los servicios de AeroVip la que recibía la cesión provisoria de la ruta y hasta los pasajes vendidos por AA y como magra retribución le cobraba un porcentaje menor al del costo de comercialización de los billetes.
- ⇒ En la Asamblea General de Aerolíneas Argentinas del 28 de mayo de 1997, se denunció que la empresa era una caja de recaudación para la campaña del Partido Socialista Obrero Español (PSOE). Los giros habrían sido efectuados a cuentas personales en el exterior a nombre de Abdo Menehem -primo de ex presidente Menem- luego trianguladas a cuentas en España para el manejo de voluntades políticas. Los giros electrónicos constan en los libros de AA como si estas cuentas fueran de un proveedor más de la compañía.¹⁶

El descontrol del paquete accionario

En la actualidad, el 91,2 % del paquete accionario de AA corresponde a Interinvest, empresa controlada por Iberia y la SEPI en asociación con Merrill Lynch, Banker Trust y American Airlines. La SEPI es el holding creado por el gobierno español para administrar las empresas inviables, mientras las exitosas fueron privatizadas por sus respectivos ministerios. La Unión Europea le prestó 1.200 millones de dólares para salvar a Iberia, con la condición de abandonar “la aventura sudamericana”. Interinvest fue creada por Iberia con un capital inicial de 1200 dólares a la que inmediatamente le transfirió 350 millones de dólares en acciones de AA para saldar presuntas deudas de Iberia cuyo origen se desconocen. Iberia, la SEPI y la compañía fantasma Interinvest, cambiaron una y otra vez sus socios en Aerolíneas y Austral, incluyendo bancos españoles y estadounidenses y testaferros varios. Se presume que la compleja trama de sociedades tenedoras de acciones que creó la SEPI tuvo la finalidad de encubrir la transferencia de recursos de la empresa argentina a Iberia, original adjudicataria del paquete accionario.

Plan de Salvataje bajo sospecha

La SEPI propone, como opción a presentar la quiebra y en su lugar aportar 350 millones al saneamiento de la empresa, la adhesión unánime y sin condicionamientos a un Plan Director que se basa en un programa de ajuste de costos por 140 millones de pesos anuales entre cuyas medidas incluye:

- 1) Adelanto de aportes de capital por parte del gobierno argentino (16 millones de dólares)
- 2) Desregulación del servicio de rampas
- 3) Reducción de las tasas aeroportuarias

¹⁶ La denuncia fue presentada ante la Asamblea ordinaria del '97 por los cuatro accionistas argentinos que tenían el 1,6% del paquete accionario. El hecho nunca se investigó, la denuncia de impugnación de la Asamblea nunca prosperó y los accionistas fueron presionados por AA a retractarse.

4)Flexibilización de normas sobre seguridad aérea

5)Adhesión de los siete sindicatos aeronáuticos al Plan Director por el cual se flexibilizarían los contratos laborales¹⁷ y se reducirían los salarios un 20%, todo a cambio de mantener la actual plantilla de empleados con la posibilidad de abrir un plan de retiros voluntarios y jubilaciones anticipadas, lo que implicaría una lista de 1700 despidos.

El Plan Director no contienen detalles sobre la flota a emplear, las operaciones planeadas, la recuperación de destinos rentables que se abandonaron en la última década, el marketing a aplicar o los aspectos financieros.

Por lo tanto, se presume que tales medidas, más que pretender transformar la empresa en una compañía rentable, responden a un cierto anhelo de venderla a buen precio. Suman a la sospecha, la falta de quejas por la rebaja de las tasas que cobra la concesionaria de las estaciones aéreas AA2000 por aterrizaje y estacionamiento lo que hace suponer una negociación en marcha con esa empresa. Por su lado, si bien Pedro Ferreras, titular del SEPI, rechazó que España quiera deshacerse de AA en el corto plazo, dejó abierta la posibilidad de que "una vez saneadas las cuentas y consolidado el proyecto industrial" pueda iniciarse un proceso de venta "como parte del proceso de privatizaciones de las empresas estatales" que se está dando en la península ibérica.

El chivo expiatorio

La propuesta laboral que incluye el Plan Director no es aceptada por dos de los siete gremios aeronáuticos, el APTA (Asociación del Personal Técnico Aeronáutico), y AAA (Asociación argentina de aeronavegantes).

Los argumentos de peso son que 1) la masa salarial de AA equivale al 17% de los costos operativos de la empresa. Y que de los 140 millones que se pretenden ahorrar con el Plan Director sólo 22 serían producto de los cambios convencionales y los recortes salariales. Y 2) Iberia operó Viasa (Línea aérea Venezolana) hasta su quiebra en 1997. También había presentado un plan de ajuste de costos que los trabajadores terminaron aceptando. Un par de semanas después del acuerdo, los españoles decidieron retirarse de todos modos por considerarlo un mal negocio.

Tanto la Ministra de Trabajo argentina Patricia Bullrich como el presidente del Sepi, Pedro Ferreras, acusan al titular de APTA, Ricardo Cirielli, de frenar las tratativas y lo responsabilizan de dejar a 7000 trabajadores en la calle.

Sin embargo, varios de los gremios aeronáuticos, entre los que figuran los denominados discolos, tienen una contrapropuesta. Ella contempla un plan de expansión de rutas, el eventual auxilio del BID o la emisión de Obligaciones Negociables, la incorporación de un nuevo operador o socio (posiblemente Delta Airlines) y el aumento de participación accionaria de los empleados.

Laura Ramos¹⁸

¹⁷ Esto implica aumentar las horas de vuelo mensuales; programar vuelos en cualquier día del mes; flexibilizar el tipo de tareas obligatorias; cargar a los tripulantes el costo de la habilitación psicofisiológica; suprimir días libres; limitar los reintegros de gastos; fraccionar las vacaciones, etc.

¹⁸ Laura Ramos, presentó este artículo como ponencia en la Contraconferencia Barcelona 2001, en el eje de transnacionales en Latinoamérica. Laura Ramos es colaboradora del Observatorio de la Deuda en la Globalización (www.debtwatch.org).