

Extrait du El Correo

<https://www.elcorreo.eu.org/Privatizaciones-en-Argentinas>

Privatizaciones en Argentinas

- Argentine - Économie - Privatisées -

Date de mise en ligne : dimanche 1er décembre 2002

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Cuando el Gobierno comienza a reajustar las tarifas de los servicios públicos, omitiendo la revisión de los contratos por los cuales fueron privatizados, un informe de la Auditoría General de la Nación sobre la concesión de los aeropuertos muestra conclusiones lapidarias. Estas no se refieren sólo a la empresa involucrada, Aeropuertos Argentina 2000, sino particularmente al supuesto ente de control, el Orsna (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos). Este es comandado por Orlando Caporal, procurador, escribano y abogado con varios cargos bonaerenses en su historial, además del de apoderado del Partido Justicialista nacional y provincial, y de varios sindicatos. En cuanto a esta privatización, no puede intentarse la disculpa de sus vicios por tratarse de una venta temprana, como fueron las de Aerolíneas y ENTel, puesto que fue de las últimas : se realizó en 1998, cuando 33 de los 57 aeropuertos del país fueron entregados por 30 años a un solo consorcio empresario, con un rostro visible : Eduardo Eurnekian. Lo que seguiría fue, y es, una historia si se quiere similar a la de otra privatización tardía, la del correo.

Tras una auditoría que abarcó hasta el 30 de junio de 2001, la AGN llega a la siguiente evaluación general : serias irregularidades, tanto en el cumplimiento de los compromisos pautados por contrato por parte del consorcio empresario como en los mecanismos de control del Orsna. De hecho, AA 2000 obtuvo la concesión a cambio de la obligación, ofertada por el consorcio, de pagar un canon de 171 millones de dólares anuales, a liquidar en mitades semestrales. Por ley, el 30 por ciento debía ser depositado por el concesionario directamente a la orden del Sistema Unico de Seguridad Social. Pero a mediados de 2001, al cerrarse la investigación de la AGN ahora aprobada, AA 2000 adeudaba más de 104 millones de dólares solo por canon básico, sin contar intereses. Según estima la propia Auditoría, la deuda total alcanzaría a más de 467 millones.

Ya en 1999, cuando debía pagar la primer cuota semestral del canon por 85,56 millones de dólares, la empresa objetó el monto, reclamando la reparación de presuntos perjuicios que le habría causado el Estado por casi 227 millones de pesos (equivalentes entonces a dólares). Aunque esta cifra fue rechazada por el Orsna, éste aceptó en cambio una reducción proporcional del canon, descontando más de 24 millones, porque el consorcio no pudo asumir durante 52 días la tenencia de los aeropuertos con más movimiento por una medida cautelar de la Justicia. En cualquier caso, al concluir aquel año el consorcio ya adeudaba u\$s 30,4 millones.

De acuerdo a los auditores, los reclamos de AA 2000 comienzan con el vencimiento de sus primeras obligaciones de pago, incurriendo en crecientes atrasos. La privatizada opta por abonar de acuerdo a una estimación unilateral de la cifra que corresponde, con descuentos no autorizados y liquidaciones fuera de término. Aeropuertos aduce por ejemplo que los montos que gastó en obras ambientales deben ser deducidos del canon, aunque sin presentar la documentación necesaria ni respetar los requisitos establecidos para efectuar la deducción. Además, la empresa no cumplió con los depósitos del 30 por ciento del canon para el sistema jubilatorio.

Si hay problemas con el canon, iguales o superiores son las dificultades con las inversiones. Un ejemplo que cita la AGN es el del aeropuerto de Córdoba, donde AA 2000 propone invertir más del doble de lo comprometido contractualmente. Pero éste, según los auditores parlamentarios, es un mecanismo equívoco : el consorcio presenta esas cifras y, acto seguido, solicita que los montos que superen al establecido en el plan de inversiones le sean descontados del canon y, además, condiciona a ello el cumplimiento del contrato. Vale decir que "Aeropuertos 2000 decide unilateralmente en qué hacer inversiones y pretende que el Estado sea quien se haga cargo de los gastos, sin opinar siquiera si quiere o no gastar en ello". En realidad, el contrato establece que las obras adicionales son a cargo exclusivo del concesionario.

El argumento utilizado por AA 2000 suele ser que, tras hacerse cargo de los aeropuertos, aparecieron necesidades no reflejadas en la documentación disponible en la licitación. El consorcio se dice dispuesto a efectuar esas inversiones, pero descontándolas del canon. De esa manera, desaparece el riesgo empresario. Por otro lado, la AGN indica que "es conducta generalizada del concesionario, y admitida por el Orsna, dar comienzo a las obras sin

la correspondiente autorización..." Tampoco se cumple, en cantidad y calidad, con la documentación técnica exigida en cada una de las fases.

Respecto del Orsna, la Auditoría resalta un hecho significativo : la información que maneja el organismo no es confiable porque no es generada por él mismo. Simplemente, se basa en los datos suministrados por la propia empresa fiscalizada. Al respecto, la AGN indica, entre otras cuestiones, que "por la falta de calidad y las inconsistencias de la información suministrada respecto de la inversión ejecutada no ha sido posible realizar comprobaciones que conduzcan a validarla". Como un detalle más puede mencionarse que, al menos respecto de ciertas obras, casi la mitad de los montos de inversión aducidos por la concesionaria correspondía en realidad a gastos de explotación.

El informe de la AGN endilga al Orsna no haber desarrollado acciones para el efectivo cobro de las deudas por actualización del canon básico. A los auditores no les consta que el Organismo, pese a la situación de endeudamiento que mantiene el concesionario, haya procedido a liquidar intereses por mora ni a gestionar dicho pago. Tampoco exigió la derivación del porcentaje correspondiente al Anses. Respecto de las inversiones no reclamó su cumplimiento ante la falta de respuesta de la empresa. El informe concluye que el Orsna ignora el verdadero monto de la inversión desarrollada a la fecha de cierre, situación reconocida incluso por el propio ente.

No es extraño que Roberto Rodríguez, Project Manager de IATA en el país, haya afirmado que "el caso argentino en materia de privatización de aeropuertos aparece en cuanto foro internacional se desarrolla para analizar estos procesos en Latinoamérica como ejemplo de lo que no se debe hacer".

Página 12, del 30 de noviembre del 2002