

Capítulo 18, El Asesor Presidencial

De Alsogaray a Verbitsky

Ya no era necesario siquiera mantenerse demasiado sobreaviso para que los datos a tener en cuenta saltaran aquí y allá a cada instante.

- Aunque parezca un tema desconectado de lo que estamos tratando, pienso en lo que ocurre en el fútbol. Siempre despertó mi curiosidad lo que pasa con las barras bravas, que crean un ambiente amenazante, que provocan desastres domingo a domingo. Pensaba cómo no era posible impedir eso, ponerle remedio a los violentos.

- El gobierno hace lo mismo. Crea escenarios para distraer a la opinión pública. En los años 70 el equivalente de las barras bravas eran los sindicatos. Tenían un grupo de choque y simpatizantes que arrastraban para enfrentar a los enemigos del cacique sindical de turno. ¿Se acuerda del Pacto sindical- militar denunciado por Alfonsín? Luego Menem incorporó a los gremialistas a los “negocios” que se abrían con la desregulación y las privatizaciones.

- ¿Se puede decir que los compró?

- Creo que fue más que eso. Los asoció. Sólo que, con los expulsados de las estructuras de las empresas estatales, comenzó a formarse un nuevo negocio, juntar poder recurriendo a los grupos de desocupados, los piqueteros, que también tienen sus propios “barra bravas”.

Por último, aparece Kirchner con un discurso de atención a los desposeídos... les promete trabajo y como los “Maderos de San Juan” les da planes trabajar. En realidad planes para no trabajar, mientras continúa indemne la política económica que impuso Menem, la misma que ni De la Rúa ni Duhalde se atrevieron a cambiar.

Los setentistas que alguna vez dijeron tener ideales, los trastocan en frívola opulencia, que sólo puede corresponderse con altos ingresos, provenientes de los negocios de la política. A dos años de su llegada al poder, comienzan a verse los resultados.

- También en este caso hay que aplicar la regla de oro: *“Busca por el lado del dinero”*.

- Así es. Ahora sabemos que Menem y su séquito de funcionarios se enriquecieron a base de negocios y fondos reservados. Si el presidente y sus adláteres no juegan el mismo juego... ¿de dónde sale tanta opulencia?

- Entonces no habrá más opción que pensar que, aunque parezca difícil de creer, alguien sale beneficiado con eso.

- Parecería que sí. Y lo peor es que muchos de los periodistas – aquellos que podrían encaminar una investigación - miran para otro lado, cuando no comparten el poder del gobierno. ¿Quiere un ejemplo?

- Sí.

- Aquí va.

El personaje es un periodista de nota, el actual asesor presidencial Horacio Verbitsky, al que conocí en el despacho de Alicia Castro a mediados de 1998.

En una paradoja del destino Verbitsky – hoy asesor de Kirchner presidente – ocupa el mismo despacho que su odiado Álvaro Alsogaray, cuando éste fue asesor del Menem presidente en la década del 90.

Pero, volviendo a Verbitsky, en ese 1998 el conflicto entre los gremios y los españoles de Aerolíneas Argentinas ya se encaminaba a un callejón sin salida y la entonces diputada Alicia Castro realizaba sus máximos esfuerzos para convencer a sus pares de los gremios aeronáuticos de que se encolumnaran tras ella en la tarea de presionar al gobierno de Menem en busca de una salida que permitiera mantener las fuerza laboral de Aerolíneas y Austral.

La tarea no era fácil ya que los pilotos se negaban a seguir a la “azafata”²⁰ Castro. De unirse exigían el primer puesto en la desigual “alianza” de los gremios aeronáuticos. No importaba el cargo de diputada nacional o la cercanía de Castro con “Chacho” Álvarez y la “vieja” Graciela Fernández Meijide, las estrellas del FREPASO. Que fuera mujer y que Castro, de la mano del “camionero” Moyano y el “colectivero” Palacio, los había desplazado en la CGT a los pilotos, - agrupados en APLA - eran suficientes razones para el rechazo. Ariel Basteiro – que agrupaba al personal de tierra en APA – se había incorporado a la CTA de Victor De Genaro y comenzaba a aspirar a un cargo legislativo de mano del socialismo. Al fin y al cabo, si Castro había llegado, por qué no él. Los pequeños gremios UPSA del personal superior y el de técnicos de vuelo, sin masa crítica para conducir, tampoco aceptaban a Castro. Ricardo Cirielli – conductor del gremio de mecánicos – hacía de bisagra entre los gremios y con más o menos largas negociaciones lograba unirlos y conducirlos.

Verbitsky sabía muy bien que Castro podía darle buena información, por lo que comenzó a frecuentarla. Castro ya no era la pelirroja azafata que luchaba por evitar que Menem privatizara Aerolíneas. Cruzada de piernas sobre un sofá de su despacho en el gremio, y sabiendo que el de Aerolíneas Argentinas era el único crédito que podía presentar en su carrera política, se deshacía en explicaciones y ruegos para que el avezado periodista publicara alguna línea sobre el vaciamiento de Aerolíneas que ya se vislumbraba terminal. Sabía que la columna de Verbitsky en el periódico Página 12 era

²⁰ la llamaban despectivamente “la azafata” ya que era la única en su sindicato que llevaba años sin trabajar en los aviones y no poseía las habilitaciones para volar como tripulante.

la tribuna desde donde podía llevar adelante sus dos cruzadas: Contra los españoles de la SEPI en Aerolíneas y Austral y contra Eduardo Eurnekian, el empresario que había obtenido la concesión de los aeropuertos de mano de Carlos Menem en 1997. Me citó a su despacho y me pidió que relatara los pormenores de las investigaciones que el grupo de asesores del Congreso llevaba adelante.



Horacio Verbitsky en su escritorio. Revista Noticias, 26 de Febrero de 2005

Verbitsky parecía interesado y luego de escuchar y hacer algunas anotaciones se despidió. Castro le prometió enviar copia de todas las investigaciones y cumplió. Llevé en mano las carpetas hasta las oficinas de Verbitsky en la calle Lavalle, frente a los Tribunales. A los pocos días, Página 12 publicaba una extensa nota titulada “Barra embarrado”, donde el periódico desgranaba los entuertos de Rodolfo Barra al frente del organismo regulador de los aeropuertos. Hacía hincapié en el pasado filonazi de Barra y el oscuro mecanismo por el cual Menem – frente a los ataques de Castro y el FREPASO - había decidido ponerlo al frente del organismo, siendo que Barra era una de sus principales espadas, a la que muchos llamaban “la llave” de la Corte. De Aerolíneas nada...

Aún así, Alicia Castro estaba exultante. Había logrado instalarse frente al líder del FREPASO - el futuro vicepresidente Chacho Alvarez - como la abanderada de la lucha contra Rodolfo Barra y los dueños de los aeropuertos más importantes del país. Aerolíneas, entonces, podía esperar.

A fines de 1999, Rodolfo Barra abandonó la presidencia del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. Había sido impuesto por Menem al frente de la Auditoría General de la Nación aún antes de abandonar el gobierno, en una acción contraria a la ley, que establece que el titular de la AGN debe pertenecer a la oposición y ser elegido por el Parlamento sólo después de asumir las nuevas autoridades.

El 10 de diciembre de 1999, mientras Fernando De la Rúa asumía la primera magistratura, Castro recibió la visita de Nilda Garré, Diana Conti y el radical Melchor Cruchaga. Le venían a anunciar que Chacho no consideraba oportuno que hiciera públicas las carpetas con pruebas en contra de Barra. “Dice Chacho que lo dejes, total Barra se cae sólo”, se animó Garré. Castro aceptó a disgusto, despidió al grupo de técnicos que habían llevado adelante las investigaciones y se cruzó al Congreso, donde alcanzó a escuchar las últimas palabras del anodino discurso de De la Rúa.

En realidad Barrá no se cayó ni mucho menos. El justicialismo negoció con los radicales y el Frepaso y Barra continuó en la AGN desde donde no inquietó al gobierno, aunque tampoco abrió investigación alguna contra los funcionarios de Menem. Castro no les perdonó esta “traición” a las diputadas del círculo íntimo de Chacho. Tampoco averiguó si la orden había salido del propio Chacho o del entorno de De la Rúa. Ni si Garré o Conti formaban parte de las “alianzas” que se tejían dentro del Frepaso con los nuevos ministeriales del gobierno, en especial Nicolás Gallo.

Para colmo ella, que había llevado durante dos años la avanzada contra Menem y Eurnekian, había presentado al nuevo vicepresidente (y éste le había dicho que la había entregado a Nicolás Gallo) una carpeta con candidatos propios para ocupar el directorio y las gerencias del organismo regulador de los aeropuertos, el ORSNA. Castro inició unas cortas vacaciones en Francia convencida de que lograría su cometido. A su vuelta la sorprendió la designación de Eduardo Sgüiglia al frente del ORSNA, acompañado por gente de confianza del gobierno. De su carpeta sólo incorporaron dos funcionarios: uno en la gerencia de Atención al Usuario – al que le dieron una pequeña oficina en la PB del organismo. El funcionario pidió tomar vista de los expedientes ocultos de Barra, lo que le fue negado por orden de Sgüiglia. Renunció al poco tiempo. El otro como asesor del directorio. Sgüiglia se burló de la condición de militar del nuevo asesor y éste le plantó su renuncia. Se había librado del único peligro que veía en el organismo, un avezado brigadier que resultaba el único experto en todo el organismo a su cargo. Ahora podía negociar con el concesionario a gusto.

Al poco tiempo apareció por el despacho de Castro el Síndico General de la Nación, Rafael Bielsa, en una copia fiel de la melosa reunión de 1998 entre la diputada sindicalista y Verbitsky. Castro llamó a sus equipos y expusimos frente al síndico los dos temas: Aerolíneas y Aeropuertos. Bielsa pidió que cualquier denuncia o irregularidad detectada fuera puesta en su conocimiento. Castro aceptó, desconociendo que Sgüiglia y Bielsa profesaban una estrecha amistad desde su Rosario natal y su militancia montonera. Tampoco preguntaba por la relación de Bielsa y Sgüiglia con Verbitsky.

Horacio Verbitsky – quien después supe estaba en contacto directo con los gremios aeronáuticos- había escrito a fines de 1991, en su libro “Robo para la Corona”, con su particular estilo, una descripción detallada de la brutal privatización de Aerolíneas. Vale la pena recordar parte de ella:

En cuanto asumió como Ministro de Obras y Servicios Públicos, Roberto Dromi (abogado de empresas españolas) se preocupó por garantizar a la Telefónica de

España que las promesas efectuadas por Carlos Menem durante su viaje se mantenían. El presidente de la empresa española, Luis Solanas, había padecido constantes cuestionamientos políticos y de la prensa, y para sostenerse en la interna del PSOE necesitaba una señal clara de Buenos Aires.

*Dromi prometió que llegaría del más alto nivel, y el 3 de agosto de 1989 Eduardo Menem declaró a una radio que la nómina de empresas a privatizar incluidas en el proyecto de ley de reforma del Estado no se modificaría. En septiembre, la ley fue promulgada. En octubre, el memorándum de entendimiento del ministro de Economía Néstor Rapanelli prometió al Fondo Monetario Internacional comenzar, al igual que Terragno durante el gobierno de Alfonsín, por la pronta privatización **de ENTEL y Aerolíneas Argentinas, las más lucrativas.***

Es asombroso que los documentos oficiales sobre la enajenación de una de las pocas empresas aéreas superavitarias del planeta, creada casi medio siglo antes, con rutas a todo el país y buena parte del mundo, que pese a su errática política comercial mantenía aceptables niveles de eficiencia en pasajeros/kilómetro transportados, coeficientes de ocupación en sus aeronaves, desarrollo y ampliación de rutas y actividades complementarias integradas verticalmente, no hubiera referencia alguna a los objetivos nacionales que se procuraban conseguir en esa operación. La extensión de la Argentina le aseguraba un mercado en el cual el transporte aéreo debía aumentar su baja presencia relativa: por avión se transportaban el 6 por ciento de los pasajeros/kilómetro y el uno por mil de las toneladas/kilómetro del país.

*Las leyes del 70 que regulaban la competencia partían de un concepto que entonces era obvio, pero que a fines de la del 90 parecía olvidado: **la índole del transporte aéreo de pasajeros y cargas como un servicio público, que no podía confundirse con una mercancía.** Sólo los gremios aeronáuticos tenían una propuesta integral, que comenzaba con la sanción de una ley de transporte y la definición de una política aerocomercial dentro de la cual se hicieran explícitos los objetivos que debía cumplir Aerolíneas Argentinas. Al mismo tiempo, insistían en cerrar los grifos que desangraban a la empresa estatal en beneficio de contratistas periféricos, llevar a cabo una reestructuración orgánica, integrar un pool latinoamericano, rediscutir las frecuencias de vuelos a Estados Unidos y Europa y reactivar el transporte de cargas. Normalizada Aerolíneas Argentinas, podría fijarse un plan de acción que estableciera las necesidades económicas mínimas para lograr los objetivos. Y recién entonces buscar inversores, si fuera necesario. Pero nadie en el gobierno estaba dispuesto a reflexionar sobre estas engorrosas cuestiones. Lo moderno era liquidar, mal y pronto.*

El decreto-marco número 1591, para la venta, no ya del 49 como planeaba Terragno sino del 85 por ciento de Aerolíneas Argentinas, fue firmado el 27 de diciembre de 1989, sin atender a aquellas racionales sugerencias. El 51 por ciento del capital social debía pertenecer a propietarios argentinos. Aunque la ley de reforma del Estado estableció que ENTEL y Aerolíneas Argentinas debían convertirse en sociedades anónimas dentro de figuras establecidas por la legislación argentina, el decreto-marco transformó a Aerolíneas en una sociedad anónima con participación minoritaria del Estado. De otro modo se hubiera perdido el carácter de línea de bandera, definido por

la ley 19.030 de 1971, y en consecuencia el monopolio del servicio internacional regular. Sin ese monopolio de las rutas exteriores era impensable privatizar la empresa, sostenía Dromi, quien trabajó en el decreto y el pliego de condiciones con el secretario de Obras Públicas Rodolfo Barra y con su sucesor, Osvaldo Pritz.

El anteproyecto del pliego se conoció en febrero de 1990, cuando Barra ya había partido para apuntalar a Mera Figueroa en el Ministerio del Interior. Definía que en el grupo comprador, que durante los primeros cinco años no pagaría impuestos, debía participar una empresa aérea extranjera, con no más del 30 por ciento de las acciones. Otro 10 por ciento se transfería al personal, que tendría un representante en el directorio, y el Estado se reservaría un 5 por ciento, con poder de veto sobre decisiones fundamentales, al estilo de las “golden share” de las privatizadas británicas. Tomaba como base la valuación efectuada durante la gestión radical, con lo que el 85 por ciento en venta equivalía a 433,5 millones de dólares, pero incluía en el paquete a la operadora turística Optar, que había dado beneficios en los once ejercicios corridos desde su creación; la 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 cual se financiaba el servicio de a bordo y quedaba superávit; el Centro de Instrucción de Vuelo, que en forma remunerada capacitaba a personal de todo el mundo, el centro de cómputos, y los talleres, hangares e inmuebles. Por todo ello se solicitarían apenas 220 millones de dólares en efectivo y 213,5 en títulos de la deuda externa. Aerolíneas Argentinas facturaba más de 700 millones de dólares al año.

...Aerolíneas Argentinas tenía el 66 por ciento del tráfico de cabotaje, el 45 por ciento del sudamericano y el 38 por ciento de los vuelos a Europa. Esto incluía siete frecuencias semanales a Europa, con llegadas a Madrid, Roma, París, Zurich, Frankfurt, Londres y Ámsterdam; once a Estados Unidos, que cubrían Miami, Los Angeles y Nueva York, y una red de cabotaje que servía a 41 ciudades argentinas, con 700 vuelos semanales, que en temporada alta alcanzaban a mil. Todas esas rutas, más los vuelos a Asia y el transpolar, de alto valor de mercado, se entregaría sin cargo. Por ejemplo, American Airlines acababa de comprar en la quiebra de Eastern sus derechos de rutas a centro y Sudamérica en 350 millones de dólares, según la tasación realizada por la misma consultora Shearson, Lehman & Hutton que había tasado Aerolíneas, y pagó otros 100 millones por los derechos de acceso a Dallas, la ruta Miami-Londres y seis espacios de despegue y aterrizaje en el aeropuerto Kennedy... En los dos años posteriores a la tasación original, Aerolíneas Argentinas había incrementado su rentabilidad sobre ventas más de un 500 por ciento. De modo que los números de 1987 no tenían vigencia a principios de 1990.

La valuación de la flota fue efectuada en 1987, tomando como base los valores de libro. Como ya estaban amortizados, dos Boeing 707 fueron tasados en un dólar cincuenta y siete centavos cada uno y no según su precio de reventa en el mercado de usados, que era de 2,1 millones de dólares cada uno. La diferencia no era menuda: de tres dólares a cuatro millones. A precios de mercado, cada uno de los seis jumbos costaba entre 55 y 60 millones de dólares, de modo que el adquirente se apoderaría de la empresa, con todos sus bienes y su flota, con menos dinero del necesario para comprar cuatro de esos jumbos.

Tal como hizo Terragno al privatizar Austral, la sociedad argentina debería cargar con la deuda externa de Aerolíneas, en aplicación del precepto clásico: “Las ganancias se privatizan, las pérdidas se socializan” o su versión vulgar: “Socialismo, las pérdidas”. Un anexo del pliego cifraba la deuda de Aerolíneas (adquirida en su mayoría por compra de aeronaves) en 741 millones de dólares, más 127 millones por intereses vencidos. Una empresa rentable se entregaría a los adquirentes sin su pasivo, que seguiría pesando sobre el erario público... Si de todos modos la sociedad argentina se hacía cargo del pasivo, desde el punto de vista de los recursos escasos resultaba menos oneroso conservar la empresa que venderla. Sobre esa base, el interventor Carlos Russo planteó a fines de 1989 un plan alternativo: vender dos Jumbos B- 747 para cancelar con el Estado la deuda externa de Aerolíneas adquiriendo bonos a precio de mercado, realquilar los mismos aviones y con la diferencia afrontar el crecimiento empresario...” Méndez²¹ me mandó a la mierda”, dijo al regresar de la audiencia en la que expuso todas esas ideas.

La entrega de una aerolínea con 29 aviones, libre de servicios por ese equipamiento, constituiría un subsidio insólito en una actividad en la que la deuda de cada empresa gravita en su desenvolvimiento económico. La deuda de Aerolíneas Argentinas era inferior en ese momento a la de varios de los candidatos a adquirirla: American Airlines (3.611 millones de dólares), Varig (1.469 millones) o Iberia (1.043 millones). La transferencia de tal deuda al Estado impedía también justificar la enajenación en la reducción del déficit. En los tres últimos ejercicios, Aerolíneas había arrojado un superávit operativo de 90 millones de dólares.

Luego de vendido el 85 por ciento al comprador privado y cedido el 10 por ciento a los dirigentes gremiales que aceptaran convertirse en Directores Obreros a cambio de su complacencia, el Estado retendría el 5 por ciento de las acciones. Ese 5 por ciento de una empresa superavitaria le costaría los 868 millones de dólares de la deuda externa y sus intereses... El precio de la nueva empresa fue fijado en 623 millones de dólares. Luego de algunas enmiendas el pliego establecía que los oferentes debían cotizar 529,55 millones de dólares. De ellos “la parte del precio en dólares billete no podrá ser inferior a 220 millones de dólares. Los oferentes, en el caso de que decidan pagar todo o parte del resto del precio con títulos de la deuda externa argentina, deberán cotizar los mismos a su valor nominal”... En ningún inciso del pliego se fijaba el monto mínimo de papeles de la deuda externa que se admitirían.

En una declaración especial sobre la Argentina, el macroeconomista Rudiger Dornbusch demolió ese criterio. Dijo que la capitalización de deuda a valor nominal le parecía escandalosa, y que ni México ni Chile habían recurrido a ese mecanismo susceptible de traer críticas sobre todo el programa. “lo que la Argentina necesita urgentemente es capital con el cual pueda poner en marcha su economía, no reducir su deuda que, como todos lo saben, en este momento no puede pagar. Debe mantener

²¹ Méndez era el apelativo popular del presidente Menem a quien en esa época ya se consideraba un innombrable.

buenas relaciones con los acreedores, pero no entregar sus bienes sin recibir dinero a cambio...

Según el pliego, Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima (ARSA), que sucedería a Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado (ARSE) podría mantener en el Exterior “la porción de divisas que le corresponda por la prestación de servicios internacionales”, aplicables al pago de servicios financieros, dividendos y reembolsos de capital de accionistas del exterior²². Se transferían los derechos y prerrogativas de Aerolíneas Argentinas a la nueva sociedad anónima, que sería designada línea de bandera por cinco años para los servicios regionales y por diez para los internacionales.

La nueva empresa también recibiría los recursos para el Fondo de Renovación de Flota, procedentes de la venta de un Boeing 747-SP y del cobro del seguro por un Fokker F-28 destruido en un accidente en Villa Gessel. Esa aeronave se había incendiado luego de un aterrizaje bajo la lluvia y el barro, el 5 de enero de 1990 al culminar un vuelo en el que viajaban Rodolfo Barra y la senadora Liliana Gurdulich, dos personajes clave en el remate de empresas públicas. El diminuto Barra fue el primero en abandonar corriendo la máquina, aferrado a un portafolio. Entre los restos chamuscados, el personal de Aerolíneas Argentinas sostuvo haber visto una valija con dólares, sobre la que nunca volvió a oírse. Pese a que no había habido víctimas, Menem mostró tanto interés como para pilotear una avioneta hasta Villa Gessel e inspeccionar el lugar del accidente sin que explicaran las razones...

...El derecho de veto que retendría el Estado podría impedir la eliminación de servicios de transporte interno y correo, la modificación del plan de acción o los estatutos y la denegación de requerimientos del gobierno para la defensa nacional²³. Pero ni en ese ni en ningún otro documento oficial se enunciaban algunos objetivos generales para el crecimiento y la integración del país: incremento en la participación del transporte aéreo en el total del transporte en la Argentina, mayor presencia de la bandera argentina en el mercado aéreo comercial internacional, acceso a nuevos mercados internacionales, establecimiento de nuevas rutas que rompieran con el diseño radial con centro en Buenos Aires, integración de las economías regionales, de la economía nacional o con los países latinoamericanos...

En la Comisión Bicameral, el peronista disidente Germán Abdala había rechazado el precio base establecido; el radical Hugo Socchi consideraba que la forma en que se otorgaba la capitalización de deuda externa constituía un privilegio y todos

²² Esta cláusula fue utilizada en forma abusiva por los nuevos compradores ya que los giros a las cuentas en el Exterior de la empresa – en especial a las de Miami – fueron constantes y abultados. En el año 2000, desde el despacho de la diputada Alicia Castro se estimó que desde la privatización habían salido de Aerolíneas unos 3.000 millones de dólares al Exterior.

²³ Esta cláusula fue renunciada por el Estado Nacional el 20 de Febrero de 1994, como parte del acuerdo entre el ministerio de economía (Cavallo), Aerolíneas Argentinas (Manuel Morán) e Iberia. Según testigos de la época, el “cerebro” del acuerdo fue el entonces Secretario Legal y Técnico de la Presidencia (hoy asesor del Presidente Kirchner), Dr. Horacio Tomás Liendo. Sobre la firma del acuerdo, Horacio Verbitsky publicó una noticia inquietante que comentamos en este capítulo más adelante.

cuestionaban la cotización de esos títulos a su valor nominal, sin fijar un piso para la cantidad de papeles. De seguirse al pie de la letra la prescripción del pliego, los oferentes se hubieran apoderado del 85 por ciento de Aerolíneas Argentinas por 220 millones de dólares en efectivo y 309 en pagarés de la deuda, que se conseguían en ese momento en el mercado por 36 millones de dólares. En total hubieran aportado más de 256 millones de dólares: la facturación de la empresa en un cuatrimestre.

El 9 de marzo todavía estaban discutiendo el borrador del pliego cuando Dromi lo envió para la firma de Menem... quien aplicó también aquí su política del hecho consumado. Tal vez debiera resignar algunos puntos de su objetivo de máxima, pero al firmar el pliego había desplazado el eje de la discusión.

...Enrique Menotti Pescarmona²⁴ era uno de los candidatos de primera hora para quedarse con Aerolíneas ya que su empresa Cielos del Sur operaba la aerolínea de cabotaje Austral. Su motivo para la privatización de Aerolíneas Argentinas era doble. Por un lado temía que la competencia del coloso sacara del mercado a Austral; por el otro, imaginaba que podría pagar con Austral su participación en el consorcio comprador de Aerolíneas Argentinas. Como Austral la había incorporado sin erogación alguna, se proponía hacer una nueva demostración de su fórmula para generar empleos con dinero de terceros.

Pescarmona había adquirido Austral en 1987 por 14 millones de dólares, con avales del Banco Nación. Antes, el Estado absorbió su pasivo por unos 200 millones de dólares y Aerolíneas Argentinas le cedió una porción de su mercado de cabotaje para hacerla más tentadora. Para cubrir la primera cuota, que le permitió hacerse cargo de Austral, Pescarmona compensó deudas del Estado por la construcción de una represa. En tres años no hizo inversión alguna, y los pagos siguientes se licuaron a golpes de hiperinflación. En el último tramo de su gestión, el apremiado ministro de Economía Juan Sourrouille decidió ejecutar avales, una actividad en la que el Estado pagador no tenía la menor experiencia. El servicio jurídico del Ministerio resolvió encuadrar esos casos como título ejecutivo, para evitar un juicio ordinario que lleva 20 años. El resultado fue favorable en la primera causa que llegó a Tribunales. Sentado ese precedente, el secretario de Hacienda Mario Brodersohn, ordenó ejecutar el aval concedido para la compra de Austral, pero el juicio nunca se inició. Según Dromi, quien lo bautizó como “El Campeón de la Picardía”, Pescarmona completó el pago con moneda devaluada al mismo tiempo del cambio de gobierno, en julio de 1989. Dromi, que había sido su abogado en Mendoza, se negó a recibirlo durante casi un año y recién le franqueó las puertas de su despacho cuando Menem se lo ordenó, una vez

²⁴ coterráneo de Dromi, Pescarmona frecuentaba el círculo íntimo de Menem donde, por su abultada figura - se lo conocían como “el Gordo”. Pescarmona agasajaba a Menem alabando sus dotes de caudillo. Logró su objetivo de impresionar a Menem regalándole un cuadro de Facundo Quiroga valuado en más de 30.000 dólares. Todo iba sobre ruedas hasta que, la noche de la adjudicación, le informaron que los papeles se habían invertido y que no tendría la mayoría accionaria y conducción de Aerolíneas Argentinas, la que había sido cedida a Iberia a través de la incorporación de testaferreros que le permitían tener la mayoría accionaria de la compañía. Las promesas de Pescarmona de devolución de favores cedieron ante la realidad de los españoles que incorporaron en el primer balance de la privatizada, como “gastos de instalación” por un valor de 78 millones de dólares).

que los primeros favoritos, Varig y Alitalia, quedaron fuera de carrera y fue necesario pensar una alternativa.

El problema de Pescaramona era que carecía del operador internacional imprescindible para el negocio... el 2 de abril comenzaron a venderse a los interesados los pliegos por 30.000 dólares. El primero en comprarlo fue Pescaramona, quien luego de su fugaz asociación con Alitalia y Swissair había procurado en vano ser admitido por el consorcio del Citibank y Alitalia.

Como se ve, los aspirantes eran operadores internacionales de compañías de aviación, asociados o no con bancos acreedores, y un solo grupo local, liderado por Pescaramona, sin operador internacional ni banco. Urgido por la convicción de que se jugaba en ello la suerte de Austral, incapaz de soportar la competencia en el mercado de cabotaje de una Aerolíneas Argentinas privada, Pescaramona intentó varios movimientos: primero sondeó a American Airlines, luego quiso asociarse con Alitalia, luego promovió la asociación entre Alitalia e Iberia, y por último abrió negociaciones con Iberia, con el First Boston y el Credit Suisse como asesores financieros... En la última semana de mayo de 1990 cuando ya no tuvo dudas sobre la efectividad del veto de Dromi ante American Airlines, Pescaramona viajó a Madrid con algunos de sus socios para ofrecerle el negocio al INI (siglas del Instituto Nacional de Industrias del Reino de España que en 1996 José María Aznar transformara en la SEPI), propietario de las Lineas Aéreas de España, IBERIA.²⁵

Cielos del Sur no aportaría dinero. Ofrecía incorporar Austral como activo de Aerolíneas Argentinas, y solicitaba una comisión por el lobby local, de un 5 por ciento sobre el monto de la operación.²⁶

El miércoles 4 de julio, Dromi admitió que ésa sería la única oferta y que no habría nuevas prórrogas. José Luis Manzano se había reunido en las oficinas de Emir Yoma con Pescaramona, para “sellar las paces” y garantizarle que no habría interferencias. Luego de casi un año de batallar para excluirlo, Dromi tenía que resignarse a que Pescaramona integrara el único consorcio que siguió hasta allí luego de una solicitud telefónica de Menem al presidente Felipe González... El 5 de julio de 1990, el embajador español introdujo en el despacho de Dromi al director general de Iberia, Francisco Escartí Carbonell y al director financiero José María Domínguez.

-El dinero es cobarde. Sólo va donde está el éxito – alardeó el embajador. Escartí Carbonell lo corrigió, con expresión de hombre de negocios de película seria: la oferta de Iberia era sólida desde el punto de vista industrial y competitiva desde el financiero. Al día siguiente, 6 de julio se abrió la propuesta de Iberia (20 por ciento de las

²⁵ En realidad, muchos aseguran que Dromi fue quien impuso la asociación de Pescaramona con Iberia, los dos únicos interesados que podían ser permeables a compartir el negocio de comprar Aerolíneas Argentinas sin dinero, lo que dejaría una suculenta comisión.

²⁶ *Tal como se explica en el capítulo “Una asamblea muy particular” los socios de Pescaramona que sobrevivían en 1996, reclamaban a los españoles de Iberia una deuda de 30 millones de dólares que el entonces presidente de la compañía, Manuel Morán, se negaba a efectivizar. El 5 % de la operación final de compra en 1990 – 600 millones de dólares – resulta ser exactamente igual a esa suma.*

acciones), Luis Zanón (17,5 por ciento), Cielos del Sur (12 por ciento), Francisco De Vicenzo (por ciento), Florencio Aldrey Iglesias y Alfredo Pott (9,5 por ciento cada uno).²⁷

El grupo presentó un plan de acción copiado con apuro del que Pescarmona había elaborado a principios de año con American Airlines, que apenas se adaptaba a las características y necesidades de Iberia. Los propios interesados reconocieron que el plan de acción y el programa de inversiones tenía escaso valor de referencia. Pescarmona anticipó que, una vez dentro de la empresa, ajustaría uno y otro a la realidad de la compañía y del mercado. Eso no era lo planteado por el pliego, pero sí la consecuencia natural de la prisa con que se realizó el negocio. Mientras Pescarmona trataba de armar el grupo inversor, un equipo de trabajo preparaba en una oficina de Austral denominada El Bunker el plan de acción a presentar. Lo integraban el ex gerente general de Aerolíneas Mario Bramer Markovic y los dos ex directores nacionales de transporte aéreo, Fernando Dozo y Eugenio Negre. Dozo, socio del estudio Fargosi, fue renunciado por Dromi²⁸ cuando autorizó los vuelos de Austral a Chile.

El lunes 16 de julio Dromi abrió el sobre con la única oferta, y el martes 17 cumplió su promesa al embajador español, cuando Menem firmó el decreto de adjudicación.

*El Plan presentado fue analizado por los gremios, con un profundo estudio del comandante – y contador - Julio Semería. Semería detectó para el primer año gastos financieros que correspondían a un endeudamiento de 400 millones de dólares. Si “en el plan de inversiones se declaraban desembolsos en 1991 por 45,6 millones de dólares, y habiéndose vendido la empresa sin pasivos, la diferencia de más de 350 millones de dólares no puede ser deuda legítima de la nueva empresa”. El descubrimiento ponía en evidencia que el grupo adjudicatario ya preveía cargarle a la nueva empresa las deudas que sus miembros contraerían para pagarle al Estado. Reaparecería de este modo la línea maestra que orientó el conjunto de la presunta reforma del Estado: alquimias políticas o financieras que operaban como ganzúas para forzar el ingreso a sus empresas y, una vez allí, obtención de recursos de los usuarios para cumplir con los mínimos pagos prometidos. **El denostado mercado interno argentino volvía a mostrarse como una codiciada mina de oro.***

²⁷ Tras la firma del contrato, los porcentajes quedaron de la siguiente forma: Iberia 30%, Banco Hispano Americano, Banco Santander y Banco Banesto 17%, Pescarmona 17%, Devi Construcciones 8,52%, Amadeo Riva 8,48%, Programa de Propiedad Participada 10%, Estado Argentino 5%, Alfredo Otavola 2%.

²⁸ Fernando Dozo figuraba aún en 2001 entre los socios del Estudio regenteado por Horacio Fargosi. En 1991 Cavallo reconoció ante los diputados de la Comisión de Transportes que Fargosi había sido el “abogado” de Iberia y su estudio donde se armó la estrategia de toma de la compañía. Desde 1990 Horacio Fargosi, coautor de la Ley de Sociedades y de Defensa de la Competencia fue director, síndico y abogado de Aerolíneas Argentinas. Presidente de Aerolíneas Argentinas SA desde octubre de 2001, su estudio patrocinó a la SEPI en la presentación de Aerolíneas en concurso, donde cobró millonarios honorarios. Fernando Dozo fue gerente de Aerolíneas Argentinas durante casi 10 años. Posteriormente ésta lo entronizó en la presidencia de la JURCA que reúne a las compañías de aviación, de la que fue expulsado al dejar Aerolíneas.

El plan preveía la venta de aviones para que, con el dinero obtenido por esas transacciones, los adjudicatarios recuperaran su mal llamada inversión, y al mismo tiempo reducirían el riesgo de anulación futura del contrato irregular, ya que en ese caso el Estado debería hacerse cargo de una cáscara vacía, sin aviones y con obligaciones de pago de leasing. Al concluir el cuarto de los cinco años del plan de acción, la empresa habría contraído deudas por 900 millones de dólares por la incorporación de otras quince aeronaves en concepto de alquiler-compra. El comandante Semería concluía que, sumado esto a la prevista venta de diez aviones de Aerolíneas Argentinas, era evidente que “la inversión de capital propio durante los años considerados por el plan resultaría nula”.

El informe técnico añadía que, para lograr la rentabilidad neta prevista de 45 millones de dólares en el primer año, el consorcio adquirente debería aumentar la recaudación en base al aumento de tarifas que dejaría a la empresa fuera de competencia. Tal como está diseñado, “el plan propuesto es totalmente inviable desde el punto de vista operativo, comercial y económico. Las utilidades que se declaran poder lograr están calculadas en base a datos ficticios y son necesarias para atender los gastos financieros de una deuda que no le pertenece a la empresa y cuya garantía no puede ser otra que sus activos. Obligaría a la venta de los activos de la nueva empresa, a su concurso o quiebra, o eventualmente a la necesidad de ser subvencionada por el Estado para evitarla”...

*El 12 de julio, cuando se comprometió ante el embajador español a entregar Aerolíneas Argentinas a Iberia, Dromi tenía sobre su escritorio el informe de la comisión técnica, cuyas conclusiones ahondó luego Semería. Sin embargo, cinco días después adjudicó la empresa, **como autor consciente de un acto doloso**. Del 85 por ciento de las acciones vendidas tenía el 20 por ciento Iberia, con un patrimonio declarado de 1.045 millones de dólares. Pero si de él se descontaba su endeudamiento de 1.043 millones, como correspondía, ni siquiera la empresa real española cumpliría con los requisitos del pliego²⁹. Completaban el otro 65 por ciento entre Pescarmona y los demás socios argentinos, cuya declaración patrimonial no pasaba de 137 millones de dólares, con los cuales debían hacer frente a una inversión de 343,8 millones de dólares por la compra de la parte correspondiente de Aerolíneas Argentinas.*

*Cuando los legisladores de la Comisión Bicameral objetaron la forma de pago ofrecida, Dromi acudió a dar explicaciones en una sesión en la que habló con sinceridad, sin sospechar que sus palabras estaban siendo grabadas... “Aquí ha licitado y aparece como cabeza de grupo una empresa estatal española, del gobierno de España, del rey de España” dijo, luego de revelar que **esa participación había surgido como parte de un acuerdo político y de un diálogo telefónico entre Menem y Felipe González**.*

²⁹ El grupo técnico del ministerio había completado su informe desaconsejando la adjudicación al consorcio encabezado por Iberia, cuando el cabeza de grupo, el Ingeniero.... Guaragna, entró apresuradamente ordenando el cambio de los números en rojo por “azules” por “orden del presidente”.

Respecto de la conformación del consorcio, Dromi mencionó a los integrantes como “el gordito Pescarmona”, de quien dijo que era “un mal socio que eligió Iberia”, y “el gordo Zanón”, a quien llamó “ese irresponsable que mató una niña”³⁰. Para Dromi “acá hay un operador de la empresa, que es responsable, que es la cabeza, que no se puede ir, que es oficial, que es Iberia”, con lo cual sugirió negociar, en España, cambios en la sociedad adjudicataria.

El 4 de julio, tras un dictamen del inspector General de Justicia, González Arzac - que desaconsejaba transformar Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado en sociedad anónima con participación minoritaria del Estado, por no existir en la legislación argentina semejante figura – el diputado Moisés Fontela (compañero de Germán Abdala en el grupo de los ocho) presentó un recurso de amparo solicitando se suspendiera la licitación. Entre sus argumentos sostenía que la ajuricidad de la empresa creada por Dromi podría dar lugar en el futuro a la anulación del poder de veto del Estado, única defensa para el cumplimiento de servicios de interés nacional que debían garantizarse aunque el prestador fuera privado...

-Tal como lo había anunciado González Arzac, en marzo de 1994 el Estado argentino renunció al derecho de veto y al plan de inversiones y de renovación de flota comenzando así, con la caída libre de Aerolíneas que terminó en mayo de 2001 con su presentación en concurso.

Cuando el juez de la causa, Dr. Oscar Garzón Funes, pidió informes al ministerio y sabiendo que “tenía una propensión poco común en sus colegas a contrariar los deseos del poder político”... Dromi se reunió varias veces en Tribunales con su subsecretario de Obras Públicas, en comisión en la Corte Suprema de Justicia, Rodolfo Barra, para diseñar una estrategia contra el recurso de Fontela... El jueves 12 de julio el Embajador español había hecho ver a Dromi que así como Felipe González había respondido a la solicitud de participación, Menem debía asegurar que la pista quedara despejada de escollos para el despegue, mientras los disidentes peronistas por unas razones y el Citibank por otras, trataban de impedirlo.

- Carlos Bettini asesoraba entonces a Felipe, su amigo y presidente del Estado español. Aerolíneas era una oportunidad de oro para el inicio de pingües negocios y el desembarco de las ineficientes empresas estatales españolas en las privatizaciones argentinas. Recuérdese la mala performance de entonces de las estatales Iberia, de Telefónica de España, la eléctrica ENDESA, Gas natural de España, que no tenía experiencia en redes de media y alta presión y Repsol, una petrolera sin petróleo. El ruego de Menem era la puerta grande por donde ingresarían en la Argentina. El precio resultaba irrisorio. Sólo debían desembolsar la “comisión” en efectivo que era un secreto a voces reclamaban quienes dirigían la licitación, algo que posteriormente se sospechó disfrazado en un gasto de 78 millones de dólares, explicitado en el del primer balance de la nueva compañía como “gastos de instalación” quince años después. en su

³⁰ Zanón era dueño de ItalPark, parque de diversiones que funcionaba en Av, del Libertador y Callao, en pleno centro de la Ciudad de Buenos Aires, en uno de cuyos juegos murió una niña como consecuencia del mal mantenimiento mecánico del equipo.

interpelación en el Senado, Bettini utilizó la más cobarde de las excusas: dijo no acordarse de las decisiones tomadas en el directorio del que formaba parte, y le echó la culpa de ello a los accionistas (Estado español, Estado argentino y empleados del PPP).

Barra hizo su trabajo y la Corte, en singular aplicación del “per-saltum”, tomó el expediente en sus manos y ordenó la continuación de la licitación...Mas que una sentencia judicial, se trató de un operativo comando en el que descolló Barra, quien intervino desde Obras Públicas en la elaboración de las normas que luego defendió desde la Corte.

Desde que Iberia y sus asociados argentinos presentaron el primer sobre requerido por el pliego de condiciones, Dromi tuvo los elementos necesarios para saber que no estaba en sus planes arriesgar capital propio para adquirir Aerolíneas Argentinas. En lugar de ello, no ocultaron que se proponían pagar la parte de contado con la venta y realquiler de una parte de sus aviones y la hipoteca de otra, y mediante créditos que pagarían con fondos extraídos de la operación de la propia Aerolíneas Argentinas.

Mientras el plan de entrega de Aerolíneas Argentinas avanzaba, el 24 de octubre, los integrantes de la Sindicatura General de Empresas Públicas (SIGEP, luego transformada en SIGEN) Dres. Horacio Manzuoli, Pablo Tiburzi y Roberto Terranova notificaron al interventor de Aerolíneas Argentinas que, como el contrato no coincidía con el pliego de condiciones ni con las puntualizaciones de la Comisión Bicameral, debería mantenerlos informados “respecto de toda resolución que pudiera apartarse de las normas referidas, con tiempo suficiente para tomar de manera efectiva la intervención que le compete” a la comisión de la SIGEP en Aerolíneas Argentinas que ellos integraban.

-Nada de esto fue obedecido. Los síndicos fueron despedidos y la comisión de la SIGEP desarticulada.

El acta acuerdo terminó firmándose el jueves 21 de noviembre de 1990 a las cuatro de la mañana, hora en que la gente honrada duerme, y por la noche Menem formalizó el traspaso. Las observaciones de la Comisión Bicameral fueron dejadas de lado, lo mismo que el pliego con que se convocó a licitación. La empresa que arrojaba 30 millones de dólares de beneficio por año, se entregó a cambio de un depósito de 130 millones de dólares fuera del país, y quedó para mejor oportunidad la integración de los títulos de la deuda externa, la garantía por los otros 130 millones que faltaban pagar y por el plan de inversiones comprometido. Ni siquiera fue posible saber de inmediato quiénes integraban la sociedad adjudicataria...

Al mismo tiempo el presidente de Iberia, Miguel Aguiló, se vanaglorió en Madrid que las operaciones de sale a lease back (venta y posterior alquiler) de los aviones de Aerolíneas Argentinas se realizarían tantas veces, como lo creyeran necesario. Sobre la distribución de las acciones entre los socios dijo que “se podría escribir un libro que, además, todavía no está cerrado”. El 21 de febrero de 1991 venció el segundo de los dos plazos otorgados para que Iberia normalizara los compromisos incumplidos.

Dos meses y medio después de la transferencia de Aerolíneas Argentinas, cuando Domingo Cavallo se inauguraba como ministro de Economía, Menem fue el inesperado vocero que el 4 de marzo anunció la desvinculación de Pescarmona. Dijo que Iberia tomaría el 17 por ciento y se encargaría de buscarle reemplazante. Recién en ese momento Pescarmona hizo público que, a cambio de esa participación, él y sus socios habían entregado Cielos del Sur a Iberia el día previo a la transferencia de Aerolíneas Argentinas. Ya era tarde: Iberia llevaba tres meses volando con los aviones de Austral en Aerolíneas Argentinas.



Enrique Pescarmona, Alfredo Coto y el gobernador de Santa Fe, Jorge Obeid (izq.), ayer, en la reunión de Rosario

Enrique Pescarmona es aún hoy un empresario influyente. La Nación, 17 de Junio de 2005

Cuando la Comisión Bicameral recibió el detalle de la composición accionaria el 1º de marzo, se confirmó que el médico argentino residente en España Alfredo Otarola permitía a Iberia llegar indirectamente al 51 por ciento (y así a la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa, lo que estaba expresamente prohibido a extranjeros en el Código Aeronáutico), que Austral había sido absorbida por Aerolíneas, y que el paquete de Pescarmona en la nueva empresa se repartía entre los otros socios argentinos, Riva y De Vincenzo.

El Diputado demoprogresista Alberto Natale opinó que carecían de medios financieros para soportar semejante porción de la empresa, el 17 por ciento cada uno, por lo cual era probable que también ellos estuvieran actuando en nombre del socio español, que detentaría así el 68 por ciento. Durante la conferencia de prensa en la que Pescarmona anunció que Aerolíneas y Austral pasaban a tener los mismos dueños y que él se desvinculaba de ambas, insistió en que no se trataba de una venta de su participación sino de una transferencia.

- ¿Cuál es la diferencia? – le preguntaron.

- Bueno, en realidad no lo tengo muy claro – balbuceó. Un asesor acotó que en los dos casos se cedía la titularidad de algo, pero que en la venta mediaba un precio.

- ¿Y acaso acá no hay precio?- insistieron los periodistas

- Sí, lo hay. Pero no lo voy a decir- cerró Pescarmona .

- ¿Nadie atendió este dato?

- No. Y creo que Verbitsky sólo lo utilizó en su embestida contra le menemismo hegemónico que comenzaba a crecer cuando escribió “Robo para la Corona”... Creo que tampoco se imaginó que Kirchner llegaría al poder y que sus anteriores compañeros de Montoneros lo llamarían para que asesorara al Presidente. Así pudo, olvidando Aerolíneas Argentinas y sus denuncias, poner en práctica varias de sus ideas, como descabezar a las Fuerzas Armadas y enfrentar a la única institución que queda en pie en la Argentina: la Iglesia.

- En realidad la Iglesia la formamos todos los bautizados y, aunque a Verbitsky no le guste, es una institución que ha sobrevivido gracias a cientos, miles de hombres y mujeres de bien que la nutren día a día protegiendo a los desposeídos...

- Coincido con usted. Mire, entre mis escritos tengo - por aquí - un extracto del Antiguo Testamento...

Buscó entre los papeles hasta que encontró una fotocopia...

- Aquí está. Le leo...es un fragmento del Génesis.

Dijo Yavé: «Las quejas contra Sodoma y Gomorra son enormes y su pecado es en verdad muy grande. Voy a visitarlos y comprobar si han actuado según esas quejas que han llegado hasta mi».

Abrahán se acercó y le dijo: «¿Es cierto que vas a exterminar al justo con el malvado? Tal vez haya cincuenta justos dentro de la ciudad: ¿es cierto que vas a acabar con todos y no perdonar el lugar en atención a esos cincuenta justos? ¡Tú no vas a hacer algo semejante, permitir que el bueno sea tratado igual que el malvado! ¿O es que el juez de toda la tierra no aceptará lo que es justo?»

Yavé le dijo: «Si encuentro en Sodoma cincuenta justos dentro de la ciudad, perdonaré a todo el lugar en atención a ellos».

Abrahán volvió a hablar: «Sé que a lo mejor es un atrevimiento hablar a mi Señor, ya que soy polvo y ceniza, pero si faltan cinco justos para llegar a los cincuenta, ¿destruirás la ciudad por esos cinco que faltan?»

Yavé respondió: «No habrá destrucción si encuentro allí cuarenta y cinco justos».

Abrahán insistió: «Pero a lo mejor se encuentran allí sólo cuarenta justos».

Yavé contestó: «En atención a esos cuarenta, no lo haré».

Abrahán continuó todavía: «No se enoje mi Señor si sigo hablando, pero tal vez no se encuentren más de treinta justos».

Yavé contestó: «No lo haré si encuentro allí treinta justos».

Abrahán insistió: «Sé que es una osadía por mi parte hablar así a mi Señor; pero, ¿y si se encuentran allí solamente veinte justos?»

Yavé contestó. «No destruiré ese lugar en atención a esos veinte».

Abrahán dijo: «Vaya, no se enoje mi Señor, y hablaré por última vez. Puede ser que se encuentren allí sólo diez»

Yavé dijo: «En atención a esos diez, no destruiré la ciudad»

Génesis. 18

-Yo tengo diez, entre los cientos de justos que entregaron su vida en la tarea de salvar a nuestro pueblo en las horas oscuras del horror, lea.

Le entregó una hoja escrita a mano:

Monseñor Jaime De Nevares
Monseñor Miguel Hesayne
Monseñor Vicente Zazpe
Padre Alfredo Kelly
Padre Pablo Tissera

Monseñor Enrique Angelelli
Monseñor Jorge Novak
Padre Carlos Mujica
Padre Federico Richards
Padre Pablo Gazzarri

- No creo que Verbitsky encuentre diez entre los suyos...

- Yo tampoco.

