

AUSENTES, CON AVISO:

BRAVO HERRERA, Horacio F.
COSTANZO, Remo J.
LOSADA, Mario A.
RODRÍGUEZ SAA, Alberto J.
SOLANA, Jorge D.

SOLARI YRIGOYEN, Hipólito
VACA, Eduardo P.
VELÁZQUEZ, Héctor J.

EN COMISION:

MARTÍNEZ, Daniel E.

SUMARIO

1. Manifestaciones en minoría. (Pág. 2038.)
2. Por invitación del señor presidente del Honorable Senado, el señor senador por Río Negro, Faustino M. Mazzucco procede al izamiento de la bandera nacional en el mástil del recinto. (Pág. 2038.)
3. Interpelación al ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos para que brinde explicaciones sobre las privatizaciones en general y, en particular, sobre la de la empresa Aerolíneas Argentinas. (Página 2039.)

— En Buenos Aires, a las 17 y 30 del jueves 20 de agosto de 1992.

1

MANIFESTACIONES EN MINORIA

Sr. Presidente (Britos). — La Presidencia ruega a los señores presidentes de bloque que tengan en cuenta que el reglamento establece que se llamará para formar quórum durante treinta minutos, plazo que está a punto de cumplirse.

Tiene la palabra el señor senador por Buenos Aires.

Sr. Cass. — Tengo entendido que ayer pasamos a cuarto intermedio.

Sr. Presidente (Britos). — No se votó el pase a cuarto intermedio, señor senador.

Sr. Cass. — ¿No se votó?

Sr. Rubeo. — Tenía entendido que se había votado.

Sr. Presidente (Britos). — Por Secretaría me informan que no se votó.

Sr. Bittel. — Lamentablemente no hubo oportunidad de votarlo.

Sr. Presidente (Britos). — Fue planteado por el señor senador por San Juan pero no se votó.

Sr. Posleman. — Señor presidente: yo había solicitado que se votara pasar a cuarto intermedio para que pudiéramos iniciar la sesión sin el quórum reglamentario. El presidente dijo que oportunamente se iba a votar pero después no volvió a ponerlo en consideración.

De manera que la moción de cuarto intermedio lamentablemente no fue votada. Y digo lamentablemente porque si estamos sin quórum vamos a perder la oportunidad de plantear algunos temas al señor ministro.

Sr. Presidente (Britos). — Por eso esta Presidencia ruega a los señores presidentes de bloque que hagan las gestiones correspondientes a fin de que los señores senadores se hagan presentes. El señor ministro ya se encuentra en el Senado y tenemos quórum en el Senado.

— Se continúa llamando.

— A las 17 y 37.

Sr. Rubeo. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Britos). — Tiene la palabra el señor senador por Santa Fe.

Sr. Rubeo. — Señor presidente: el plazo previsto ha vencido. Por esa razón solicito que se prorrogue por quince minutos y que se continúe llamando por ese lapso a fin de que la sesión no quede frustrada.

Sr. Presidente (Britos). — Así se hará, señor senador.

— Se continúa llamando.

Sr. Rubeo. — Señor presidente: creo que tenemos número en el Senado.

Sr. Brasesco. — Sí, en el Senado hay número.

Sr. Rubeo. — En el recinto.

Sr. Otero. — No hace falta número.

Sr. Cass. — Sí.

— Luego de unos instantes.

Sr. Presidente (Britos). — Queda abierta la sesión.

2

IZAMIENTO DE LA BANDERA NACIONAL

Sr. Presidente (Britos). — Invito al señor senador por Río Negro ingeniero agrónomo Faustino M. Mazzucco a proceder al izamiento de la bandera nacional.

Ruego a los señores senadores y al público que se pongan de pie.

— Puestos de pie los presentes, el señor senador Mazzucco procede a izar la bandera nacional en el mástil del recinto. (Aplausos.)

Sr. Presidente (Britos). — Ruego a los señores periodistas respetar el izamiento de la enseña nacional.

3

INTERPELACION AL SEÑOR MINISTRO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS

Sr. Presidente (Britos). — En razón de que se encuentra en la casa el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos, si hay asentimiento se lo invitará a ingresar en el recinto a fin de que dé las explicaciones pertinentes sobre las privatizaciones en general, y en particular con respecto a la actual situación de la empresa Aerolíneas Argentinas, los resultados de su privatización y las condiciones económicas, financieras y operativas en las que se encuentra.

Sr. Rubeo. — Hay asentimiento, señor presidente.

— Asentimiento.

Sr. Presidente (Britos). — Se procederá en consecuencia.

— Luego de unos instantes.

— Ingresan en el recinto el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos, doctor Domingo Cavallo; el señor secretario de Coordinación Legal, Técnica y Administrativa, Horacio Liendo (h); el señor secretario de Hidrocarburos, Luis Adolfo Prol; el señor secretario de Obras y Comunicaciones, Saúl Bouer; el señor secretario de Transporte, Edmundo del Valle Soria; el señor subsecretario de Combustibles, Raúl E. García; el señor subsecretario de Normalización Patrimonial, Rubén D. Poncio; el señor subsecretario de Privatizaciones, Juan C. Sánchez Arnau; el señor subsecretario de Relaciones Institucionales, José Luis Tagliaferri; el asesor del subsecretario de Normalización Patrimonial, Daniel Tillard; y el funcionario de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado, Juan Fossati.

Sr. Presidente (Britos). — La Presidencia recuerda que la interpelación se va a desarrollar de acuerdo con el artículo 201 del nuevo Reglamento. Es decir que el miembro interpelante podrá hablar durante una hora y posteriormente, por el mismo tiempo, lo hará el señor

ministro. El resto de los señores senadores tendrá quince minutos cada uno y el cuerpo es el único autorizado para ampliar estos tiempos.

Tiene la palabra el señor senador por Córdoba.

Sr. Storani. — Señor presidente, señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, señores senadores: realmente celebroy la presencia del señor ministro en el recinto del Honorable Senado.

Al mismo tiempo, para ser absolutamente veraz, tengo que decir que planteé esta interpelación, vinculada con el estado operativo y el curso de la privatización de Aerolíneas Argentinas, el 16 de junio en un proyecto presentado con otros señores senadores, es decir hace más de dos meses. Evidentemente, la oportunidad de la presentación tenía un sentido. Como en política, señor presidente, no hay ningún hecho que se pueda apartar de la oportunidad exacta y del tiempo, cuando éstos pasan es probable que no regresen más a la búsqueda del destinatario. Espero que no sea éste el caso, aunque yo va me he sentido frustrado en mi aspiración de lograr que el ministro Cavallo explicara a esta Cámara y a quien habla en forma pormenorizada cómo iba el curso de las negociaciones de la privatización de Aerolíneas Argentinas durante el mes de julio. Incluso, tuve un problema personal por haber querido exigir antes la presencia del ministro.

Ocurre lo siguiente. El sentido de esta interpelación era buscar una explicación antes de que el doctor Cavallo tuviera la oportunidad de ejercer las potestades que le dan su carácter de ministro del gobierno nacional para suscribir el acta de conciliación que firmó el 20 de julio pasado y el acta complementaria suscrita el 21 de julio. ¿Por qué? Porque yo hubiera buscado, con el auxilio de mis colegas de bancada y de los otros senadores de la Cámara, perfeccionar la circunstancia y la situación en que hoy se encuentra Aerolíneas Argentinas, que es justamente la que en su momento cuestionó el ministro de Economía.

Sé muy bien que este período de sesiones — como lo fue el del año pasado — es rico en circunstancias como éstas porque estamos en un proceso de transformación del Estado que esta Cámara votó a través de la ley 23.696, que autoriza la privatización de una gran cantidad de bienes y empresas del Estado y de servicios públicos, que ha llevado a una discusión política, económica y social muy profunda. Ha conducido al estudio a fondo de los temas por parte de

todos nosotros y naturalmente de los miembros del Poder Ejecutivo que los están llevando a cabo.

El antecesor del ministro Cavallo en esta temática, el entonces ministro de Obras y Servicios Públicos, doctor Roberto Dromi, comenzó la etapa de las privatizaciones con las de ENTEL y de Aerolíneas Argentinas. Conozco muy bien cuáles han sido las marcas que la inteligencia, diligencia y decisión política del ministro Dromi pusieron en muchos de estos aspectos que hoy estamos debatiendo.

Incluso, el ministro Cavallo manifestó en algún momento que esta privatización de Aerolíneas Argentinas, bajo la batuta del ministro anterior, no había sido feliz, ni era lo más apropiado, ya que era cuestionable en muchos aspectos y, además, vulnerable.

Pero debo decir con honradez intelectual que el gobierno es uno solo, los ministros pueden sucederse en su tiempo y las decisiones se reciben por nuestra parte sin beneficio de inventario. De tal manera que la cuestión, jurídica, económica y socialmente es la misma.

Desde este punto de vista, no me olvido de que a la ley 23.696, que autoriza la privatización de esta empresa de servicios públicos de transporte aéreo nacional e internacional, de la que se ocupaba Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado, corresponde el decreto 461/90 que determina claramente la decisión del Poder Ejecutivo nacional de privatizar parcialmente la empresa Aerolíneas Argentinas.

Este decreto establece que el 85 por ciento del paquete accionario de Aerolíneas Argentina Sociedad Anónima, entidad ésta que recibe el patrimonio de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado —para tal efecto se crea la sociedad anónima—, va a ser puesto a disposición en una licitación internacional de las empresas privadas y no privadas del mundo.

Ocurrió que hubo un solo interesado y oferente, que fue la empresa Iberia, la estatal del Reino de España.

Ella es, entonces, la que recibe como beneficiaria la adjudicación de esta licitación con una condición fundamental: una importante deuda de Aerolíneas Argentinas, que ascendía a 868 millones de dólares, según las cifras que manejo, vinculada con el equipamiento de las aeronaves que la empresa poseía entonces debía ser cancelada por el Estado nacional, a su costo. De esa manera Aerolíneas Argentinas se entregaría al adjudicatario español libre de toda deuda.

Aquí empieza la primera circunstancia de mi tribulación como argentino y como legislador de la Nación. Sucede que al correr el tiempo, debe comenar a ejecutarse el contrato correspondiente vinculado con el pago de los compromisos y con la realización de inversiones que el adjudicatario extranjero debía hacer. Así es que el primer pago en efectivo, de 130 millones de dólares, debía efectuarse a los veinte días de operada la transferencia; sin embargo, se hizo a los cuatro meses. Este es el primer incumplimiento del adjudicatario.

A su vez, el segundo pago, debía hacerse a los cinco años. En un determinado momento, se resuelve cambiar la forma de pago, disponiéndose que debía hacerse con títulos de la deuda externa o con Bonex...

Sra. Gurdulich de Correa. — Con Bonex 89.

Sr. Storani. — ... Es decir que hubo un principio de ejecución no regular del contrato que había suscripto la Nación con empresa extranjera beneficiaria de la adjudicación de Aerolíneas Argentinas.

Por otra parte las inversiones que el adjudicatario debía realizar se establecieron a razón de 130 millones de dólares anuales, destinados a la adquisición de nuevo material de vuelo, lo que hasta hoy no se ha producido. Desde la transferencia ya ha transcurrido más de un año y medio y no hubo concreciones en tal sentido.

En estos días han habido noticias referidas a que se iba a adquirir una máquina de características modernas, cuya inversión exigía la erogación de 28 millones de dólares por parte de la empresa adjudicataria. No tengo información hasta hoy de que esa inversión se haya realizado; de cualquier modo es probable que se produzca en pocos días.

Lo cierto es que todo eso va generando interrogantes que luego agradeceré al señor Ministro los conteste para ir despejando las dudas que tenemos.

El Estado nacional retuvo un 15 por ciento del paquete accionario de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima; es decir, un 5 por ciento para el propio Estado y un 10 por ciento para el personal de la empresa, a través del mecanismo de propiedad participada. Ahora bien, en ninguna circunstancia, hasta hoy, se entregaron acciones al personal por el mencionado porcentaje.

Hete aquí que nos hemos encontrado con que para efectuar el primer pago de 130 millones de dólares, cuatro meses después de la recepción de la empresa por parte del adjudicatario, la

propia Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima requirió tres préstamos a bancos españoles, el Santander, el Banesto y el Hispanoamericano, por una suma de alrededor de 390 millones de dólares. Tales préstamos fueron avalados con hipotecas sobre siete máquinas de propiedad de la compañía. Tales hipotecas, que garantizan la operación de préstamo, comprometen buena parte de la flota de Aerolíneas: cinco aviones Boeing 727 y dos aviones Boeing 737 de la misma firma.

Hace pocos días, a raíz de una denuncia efectuada por dos ciudadanos argentinos, uno de ellos el diputado nacional Fontela, la jueza Amelia Berraz de Vidal allanó las oficinas de Iberia en Buenos Aires y las de Aerolíneas Argentinas que se encuentran en la avenida Paseo Colón. En este último lugar obtuvo material demostrativo del actual estado de endeudamiento de la empresa Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima. La cifra, a junio de 1992, ascendía a 733 millones de dólares, según el informe —que tengo en mi poder— que la jueza Amelia Berraz de Vidal envió a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados de la Nación a su requerimiento.

Debo deplorar, naturalmente, a esta altura de mi exposición el hecho de que la República Argentina, de acuerdo con la ley 23.696 de reforma del Estado que estatuye la desmonopolización, la inversión, la disminución del gasto público y la eficientización de la prestación del servicio por parte de las empresas de servicios públicos, no haya cumplido en absoluto con su objetivo en el caso de Aerolíneas Argentinas; porque no hemos disminuido el gasto público y porque la operación de Aerolíneas Argentinas durante el primer año en manos de la empresa extranjera ha arrojado una pérdida de 50 millones de dólares mientras que para el ejercicio 1992, está prevista otra de 90 millones de dólares. Entonces, esto implica que no hemos disminuido el gasto público.

Tampoco hemos mejorado la eficiencia ni combatido el monopolio, porque en nuestro país había cuando menos dos empresas de cabotaje que competían: Aerolíneas Argentinas, de la Nación, y Austral Líneas Aéreas, una empresa que fue privatizada durante el gobierno anterior. A partir de la licitación de Aerolíneas, Austral Líneas Aéreas también fue absorbida por Iberia y por Aerolíneas Argentinas, de forma tal que hoy el cabotaje en la Argentina es un monopolio en manos de una empresa extranjera. Es decir que la desmonopolización no se ha producido.

Además, hemos caído en una trampa que, lamentablemente, no es demostrable de otra forma: la de haber creado una sociedad anónima que ha hecho propia la deuda que debía contraer Iberia, que era la adjudicataria.

La República Argentina ha sido víctima de un manejo realmente lamentable, que no sé si es hábil pero sí ventajósísimo para la empresa extranjera Iberia, que no se ha endeudado ni ha invertido no digo un dólar sino una sola peseta en esta operación. La que ha contraído la deuda es la Nación Argentina, la cual a partir de la firma del Acta de Conciliación que el señor ministro Cavallo rubricó ha recuperado el 43 por ciento del paquete accionario de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima.

Pero en realidad es esta sociedad la que ha contraído la deuda con la banca extranjera que he mencionado. Y ahora la jueza Amelia Berraz de Vidal demuestra que la deuda es de 733 millones de dólares.

Es decir, vendimos una empresa que formaba parte del patrimonio nacional libre de deuda alguna, para recomprar ahora, mediante esta Acta de Conciliación, el 43 por ciento —hasta el 43 por ciento— del capital accionario, descontado el 15 por ciento que ya tenía el Estado en sus manos. Esto significa entonces que la Argentina ha vuelto a comprar una empresa endeudada en 733 millones de dólares cuando oportunamente entregó una compañía libre de deuda, de la que tenía sólo el 15 por ciento del capital. De esta manera se constituye en deudora solidaria, naturalmente del 43 por ciento, con el resto de los socios.

En modo alguno veo cuál ha sido la ventaja de esta negociación. Seguramente el señor ministro nos va a explicar luego cuáles han sido los motivos que lo han llevado en nombre del Poder Ejecutivo nacional a acceder a este tipo de requerimientos del Acta de Conciliación, comprometiéndonos de la forma en que me he referido. Reitero que luego vamos a ver qué motivos tuvo el señor ministro —o el Poder Ejecutivo nacional— para haber accedido a estos requerimientos.

En su momento, y a efectos de salir a licitación pública, se procedió a la valuación de Aerolíneas Argentinas, llegándose a la cifra de 632 millones de dólares. Como sólo se enajenó el 85 por ciento del capital accionario, la cifra por que se vendió Aerolíneas Argentinas fue de 540 millones de dólares.

En este sentido, debo mencionar que el Estado nacional, ha cobrado solamente 130 mi-

liones de dólares y ha recibido títulos de la deuda externa por un valor superior a los mil millones. Con respecto a los títulos de la deuda externa cabe decir que aún están siendo examinados en el Banco Central de la República Argentina para verificar su validez y para cumplir, en definitiva, con el mecanismo de contralor que el Estado debe ejecutar cuando recibe en sus manos títulos de esta naturaleza.

Sra. Gurdulich de Correa. — ¿Me permite una interrupción?

Sr. Storani. — Sí, señora senadora.

Sr. Presidente (Britos). — Para una interrupción tiene la palabra la señora senadora por Santa Fe.

Sra. Gurdulich de Correa. — Como bien dijo el señor senador por Córdoba, por la segunda cuota que se adelantó se recibieron BONEX 89 por 142 millones de dólares; esto es, 130 millones de dólares "cash".

Entonces, tenemos los 130 millones de dólares mencionados por el señor senador más estos 142 millones, más los títulos de la deuda externa.

Sr. Presidente (Britos). — Continúa en el uso de la palabra el señor senador por Córdoba.

Sr. Storani. — Así es, señora senadora. Cuando mencioné el segundo pago que se adelantó —no me olvido de que debía concretarse en dólares a los cinco años— se aceptó el pago en BONEX 89. Bien; se trata de la cifra que la señora senadora acotó y cuyo dato le agradezco. Dije "títulos", quizás confundiendo los BONEX con los títulos; pero el concepto, en definitiva, es el mismo.

Decía entonces que el resto se ha pagado con títulos de la deuda externa que, reitero, están siendo examinados adecuadamente en el Banco Central de la República Argentina.

Continúo, señor presidente. El hecho es que la línea de bandera argentina que a lo largo de su historia había acreditado prestigio, eficiencia, y la garantía de un primer nivel en el rubro del transporte internacional aéreo —incluso a la altura de las mejores empresas aerotransportadoras del mundo—, no fue valuada adecuadamente en oportunidad de su enajenación.

Creo que aquí está presente el afán de las empresas extranjeras, sobre todo las europeas, porque han sido ellas las que han mostrado en su momento interés en adquirir Aerolíneas Argentinas. Antes fue una línea de otra bandera; ahora, una de bandera española.

Estas empresas han tomado para sí el contralor del tránsito aéreo internacional —cosa muy importante en este momento desde el punto de vista del negocio aéreo comercial— más todas las circunstancias colaterales que hacen a la planificación del comercio del transporte internacional.

Ahora ocurre que incluso como hemos sido extrañados totalmente con respecto al poder que el Estado tenía para manejar su empresa al pasar éste a tener una minoría en el manejo de la sociedad anónima Aerolíneas Argentinas, que ya hace unos meses las comunicaciones y el sistema de reservas de ventas de pasajes fue cedido, saliendo del territorio nacional y operándose en la capital española, Madrid.

Esto tiene ventajas comparativas para quien lo opera. En primer lugar, hay una circunstancia que no puedo dejar de mencionar porque es realmente de importancia estratégica. El sistema de Aerolíneas Argentinas que se operaba aquí, en Buenos Aires, con el nombre de Polar sirvió durante la guerra de Malvinas como sistema de comunicaciones para la Fuerza Aérea y el teatro de operaciones. Es decir que representa un acto de soberanía. Un hecho que permite ejercer la soberanía nacional ha sido extrañado del país como parte de la venta de esta empresa.

Por otra parte, hay una circunstancia que nos llama mucho la atención. Los cinco decretos que se suceden a partir del 461 de 1990, que van reglando la forma de privatizar Aerolíneas Argentinas, establecen normas relacionadas con el directorio. En uno de estos decretos se determina que debe haber dos representantes del gobierno de la Nación —que ya están en funciones—, pero a la hora de someter a su aprobación el balance cerrado el 30 de junio de 1991 se hicieron diversas observaciones que trajeron como consecuencia algunas denuncias públicas a la justicia.

Estos directores han asumido una responsabilidad mayúscula en el acta de conciliación que se acaba de firmar en nombre del gobierno nacional cuando aprobaron el balance que habían cuestionado anteriormente y respecto al cual había serias objeciones por cuanto tanto el pasivo como el activo no conciliaban las circunstancias que fueran recomendables para que se pudiera aprobar. Existe una nota del señor ministro de Economía en nombre del gobierno nacional —escrita y firmada—, que en su momento ordena a los dos directores del gobierno argentino que anulen el balance.

Otra de las firmas que fueron allanadas por la jueza Berraz de Vidal es el estudio contable Díaz-Pistrelli —según recuerdo—, que lleva la contabilidad y la auditoría de Aerolíneas Argentinas. No sé qué elementos fueron encontrados allí. Sólo conozco positivamente lo que la jueza acompañó a la Comisión de Transportes —como dije anteriormente— vinculado con la deuda bancaria que tiene Aerolíneas Argentinas.

Esto me ha llevado a buscar los elementos necesarios y advertir que estamos frente a una situación que no era deseable en el momento en que se dispuso la privatización de Aerolíneas Argentinas, a la que nosotros no nos opusimos para no obstruir el proceso de transformación del Estado. A ese proceso de transformación del Estado contribuimos, como partido político, con patriotismo y honradez dando nuestra presencia aún cuando cuestionamos muchas veces los procesos de privatización en sí, las formas y sus resultados, como lo hacemos ahora. No obstante ello, no obstruimos nunca la acción de este Poder Ejecutivo para llevar adelante su designio de privatizar determinados servicios públicos y empresas del Estado.

Este caso de Aerolíneas Argentinas nos preocupa sobremedida, porque las perspectivas futuras —a mi juicio— no son buenas. De una empresa libre de deudas que el Estado nacional entregó a una compañía estatal extranjera, que no ha comprometido un solo aval, ni un solo dólar de inversión, ni una sola firma de garantía, ni una sola máquina de su propiedad para poner en marcha un mejor servicio, hemos pasado a ser propietarios del 43 por ciento del capital accionario de una empresa que tomó, para realizar los pagos por cuenta de una compañía extranjera, deudas que pesan sobre nuestras espaldas y que han comprometido el material de vuelo, que está gravado por hipoteca por los bancos prestamistas.

Es decir que no encuentro ninguna ventaja en la operación que se ha realizado. Y he tenido el cuidado de examinar, incluso, un minucioso dictamen producido con fecha de hoy por el señor diputado Natale, miembro de la Comisión de Seguimiento de las Privatizaciones, en el que hace un análisis jurídico legal pormenorizado respecto de cómo se ha manejado lo vinculado con el contrato, con los tiempos de pago, con los compromisos asumidos y con lo que hemos encontrado que ha sido una maniobra, la inserción de una sociedad anónima llamada Aerolíneas Argentinas, que ha recibido el patrimonio de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado, susti-

tuyendo a Iberia también en las obligaciones contractuales y bancarias.

Entramos en un campo que incluso tendrá que elucidar la Justicia, porque en ese terreno ha sido planteado por otras personas.

El diputado Natale llega a calificar algunos de los actos realizados en el proceso de privatización como fulminados por los artículos 172 y 173 del Código Penal en la figura denominada defraudaciones.

No quiero entrar en ese terreno. Lo menciono porque lo he conocido y hace a la honradez intelectual mencionarlo cuando menos, porque este dictamen —que es en minoría, personal del diputado Natale— será tratado en la reunión que la Comisión de Seguimiento de las Privatizaciones tendrá que llevar a cabo para evaluar el acta de conciliación a la que él precisamente se refiere.

Es así que nos encontramos con que hay un designio internacional fijado por la empresa Iberia de vincularse con la adquisición del patrimonio de diversas empresas aerotransportadoras de América latina. Este es el caso de la empresa aérea venezolana, que también es propiedad de Iberia y la de la República Dominicana, y están en trámite Aero Perú, la de Uruguay y el Lloyd Aéreo Boliviano.

Además tenemos conocimiento de que en un momento determinado la empresa Iberia reclamaba al gobierno argentino la regularización de una acreencia que comenzó siendo de 212 millones de dólares por diversos conceptos. En este momento no recuerdo exactamente cuál era la totalidad de dichos conceptos; sí me acuerdo que parte de ellos eran por pasajes vendidos y cobrados con anticipación por Aerolíneas Argentinas y cuya efectivización de vuelo debía producirse a posteriori por parte de la propia empresa adjudicataria. Por este rubro eran 40 millones de dólares.

Finalmente esta cuenta se concilió en 108 millones de dólares, de los cuales el Estado nacional —de acuerdo con mi conocimiento— pagó en dinero efectivo 35 o 40 millones.

Con ese monto Iberia se presentó al día siguiente en Santiago de Chile y compró LA-DECO, que es la empresa de Lan Chile que realiza el cabotaje. Pagó al contado 27 millones de dólares por quedarse con LADECO, que también es propiedad de Iberia. Este solamente es un dato informativo e ilustrativo de la expansión de los negocios de esta empresa estatal extranjera que durante el año pasado registró un antecedente no recomendable.

Se presentó al INI — Instituto Nacional de la Industria — de España reclamando un auxilio financiero de 300 millones de dólares, porque ese monto fue el quebranto que tuvo Iberia durante 1991 por sus operaciones aéreas. El INI le negó esos 300 millones de dólares, pero tengo información de que ahora el Estado español ha auxiliado a Iberia, que está en franca y plena expansión, con 1.200 millones de dólares. No me constan estas cifras, sino que se trata de informaciones que he recibido.

Es decir que en un momento determinado fuimos acechados por una empresa que tendría a la expansión de sus fronteras comerciales y la operatoria argentina de la licitación le permitió aposentarse en nuestro país y hacerse dueña de nuestra línea de bandera sin haber desembolsado un solo peso mediante un artificio. Agradeceré al señor ministro que luego me explique cómo y por qué pudo permitirse que se produjera este hecho.

Entre Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado e Iberia, empresa del Estado español, se formó Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, que tiene diversos socios. El Estado aporta el capital de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado más diversos socios nacionales, de los cuales algunos residen en el país y otros en el extranjero. De esta forma se cumple con la obligación de que la mayoría del capital accionario sea argentina. Además, tiene un directorio compuesto también por nacionales argentinos. Todo este artificio se arma y completa a través de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima.

Lo que no me queda para nada claro es cuáles han sido las salvaguardias que el Estado argentino tomó frente al accionar de esta empresa extranjera a la que ya pertenece nuestra línea de bandera.

Además, uno de los preceptos que mencioné como objetivo de la ley 23.696, de reforma del Estado — me refiero a la eficientización —, no se ha logrado de ninguna manera por cuanto estamos siendo testigos de que la unificación del tráfico internacional con el de cabotaje en manos extrañas y manejándose con el sistema fuera del país no ha traído beneficios. Por el contrario, causó muchos inconvenientes vinculados con la utilización diaria de los servicios por parte de los pasajeros habituales del tránsito aéreo en nuestro país, quienes están muy preocupados porque los servicios se han deteriorado en las dos empresas que antes competían en el cabotaje y que hoy son objeto de un monopolio.

Esto determina que nosotros tengamos interrogantes serios con respecto al futuro de Aerolíneas Argentinas, por lo cual quiero formular algunas preguntas que voy a alcanzar en un listado al señor ministro para que luego tenga la amabilidad de contestarlas.

La primera dice lo siguiente: "El balance general de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima correspondiente al ejercicio cerrado el día 30 de junio de 1991 incluye una deuda financiera de 390 millones de dólares. ¿Podría el señor ministro informar: a) la composición de esta deuda; b) si los señores directores representantes del Estado nacional en el Directorio de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, don Abdo Menhem y don Walter Bayas, fueron autorizados por el señor ministro para aprobar las operaciones que generaron la aludida deuda financiera; c) si el plazo de esta deuda es compatible con un tipo de negociación internacional?"

Pregunta número 2: "En el balance general de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima correspondiente al ejercicio cerrado al día 30 de junio de 1991 figura la constitución de garantía real-perteneciente a flota de Aerolíneas Argentinas, que bajo la forma de hipotecas aeronáuticas avalan el plan de inversiones. ¿Podría informar el señor ministro: a) si existía una cláusula en el contrato general de transferencia que prohibía enajenar o transferir los bienes, en particular las aeronaves; b) si el Estado nacional fue informado en tiempo y forma respecto de estas operaciones financieras y mediante qué resoluciones las autorizó; c) por qué no fue ejercida la facultad de veto en poder del Estado nacional ante el incumplimiento del plan de inversiones y la violación del artículo 7° de la ley 23.696?"

Pregunta número 3: "Solicito al señor ministro que informe respecto de las erogaciones de inversiones efectuadas por el Estado nacional: a) durante el proceso de privatización de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado; b) en su carácter de socio del 15 por ciento de ARSA; c) actualmente y hasta el mes de octubre del corriente año, en su carácter de socio del 43 por ciento de ARSA."

Pregunta número 4: "Solicito al señor ministro informe sobre el endeudamiento financiero de ARSA — de 1992 no tengo cifras — y cuánto representa esto para el Estado nacional en su carácter de socio."

Pregunta número 5: "El día 17 de julio de 1992 el señor ministro en representación del Estado nacional y el señor presidente de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima intercambiaron notas en las que, entre otras consideraciones, se designan representantes en los términos de la cláusula XVI del Contrato General de Transferencia. ¿Puede informar el señor ministro qué elementos jurídicos permitieron superar las observaciones formuladas por el Estado nacional contenidas en la aludida nota del señor ministro y reconoce como válidas las condiciones propuestas por ARSA, según se refleja en el Acta de Conciliación del 20 de julio de 1992? ¿Podría suponerse que la argumentación efectuada por el señor ministro el 17 de julio de 1992 era inconsistente?"

He leído con detenimiento la nota que el señor ministro envió primero al presidente de ARSA objetando una serie de circunstancias y la respuesta que ARSA dio luego, que habíamos conocido con alguna antelación en el ámbito de los despachos de los señores senadores como un adelanto de la posición intransigente que tendría Iberia en esta materia, que al final, desgraciadamente, se corroboró en la firma del acta.

Pregunta número 6: "¿Qué significación tiene para el Estado nacional y su política de privatizaciones lo suscripto en los puntos 8) y 9) del Acta de Conciliación?"

Pregunta número 7: "¿Lo acordado por el señor ministro en representación del Estado nacional en el apartado 7), incisos a), b) y c) de Ejecución del Acta de Conciliación y Acuerdos Complementarios significa que Austral Cielos del Sur sociedad anónima está siendo reestatizada y que el Estado nacional participará en un 43 por ciento de la misma? ¿Podría el señor ministro anunciar los principales lineamientos de la política aerocomercial del Estado nacional?"

Pregunta número 8: "¿Me puede informar el señor ministro quién es el profesional representante del Estado nacional que integra la Comisión Fiscalizadora de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima?"

Pregunta número 9: "¿Qué sustento jurídico permite afirmar que Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima es línea de bandera?"

Pregunta número 10: "¿Según información publicada por el diario 'Clarín' el día 11 de agosto de 1992, en el artículo 'Aerolíneas: Argumentos de la procuración para respaldar el acuerdo del gobierno': la Procuración del Tesoro se eximiría de opinar de puntos del convenio porque no le habría sido requerida su posición sobre los mismos. ¿Pondría el señor ministro a disposición del Honorable Senado la documen-

tación por la que se establece la consulta y el correspondiente dictamen de la Procuración del Tesoro?"

Pregunta número 11: "Si el señor ministro podría suministrar el informe respecto del dictamen del contador certificante del balance general de ARSA al 30 de junio de 1991, así como el informe de la Comisión Fiscalizadora y el informe de los auditores externos."

Pregunta número 12: "Si el señor ministro es consciente o, al menos, ha tenido en cuenta que el Estado nacional tiene en el directorio de ARSA dos miembros cuyos informes conocemos. ¿No considera el señor ministro que ambos directores han caído dentro de lo establecido en el artículo 301 del Código Penal vinculado con su accionar en este directorio?"

Pregunta número 13: "Si el consentimiento que los directores del Estado nacional en ARSA han prestado para el aumento del capital accionario no es acaso el típico acto fulminado por el mismo artículo 301 del Código Penal agrabado."

Pregunta número 14: Si puede informar el señor ministro por qué razón en esta negociación final realizada los días 20 y 21 de julio de 1992 no participó el Secretario de Transportes, ni por el área jurídica de Transportes el contratado, en su momento, abogado Efraín Richard, quien se negó a firmar —según mi conocimiento— o a avalar el Acta de Conciliación que estamos glossando.

Sr. Presidente (Britos). — Señor senador: la Presidencia le recuerda que le restan cinco minutos.

Sr. Storani. — En este momento concluiré con las últimas expresiones. Muchas gracias, señor presidente.

En todo este tiempo de mi período de legislador, muchas veces he recurrido a autores respetados por los argentinos, especialmente por el bloque de la mayoría. En muchas otras ocasiones recurrí a conferencias, frases de los libros y posiciones públicas de Juan Domingo Perón, presidente de la Nación.

Voy a leer ahora un pensamiento del presidente Perón extraído del libro *Latinoamérica ahora o nunca* impreso por Ediciones Realidad Política en 1985. Es decir, bastante reciente.

Me referiré al capítulo "La penetración imperialista y la tragedia del dólar. La entrega de nuestro pueblo". Dice así: "El gobernante que anhele oponerse a la infamia no necesita ser muy ducho, ni siquiera entendido; es suficiente con que sea honesto y con sentido común. Cuando el

hombre de gobierno entra en la combinación no es que sea un ingenuo, sino más bien un sinvergüenza, porque si las consecuencias son para el país, en cambio el mal nombre recae sobre la conciencia y el honor del que tiene que afrontar la responsabilidad."

Dos veces me tocó actuar en el ámbito del Poder Ejecutivo. He tenido el honor de colaborar con dos ex presidentes de la República pertenecientes a mi partido: con el doctor Arturo Illia, entre 1963 y 1966, y con el doctor Raúl Alfonsín, entre 1983 y 1989. Siempre tuve el sumo cuidado de ajustarme a la ley y a la Constitución Nacional.

Sé que ahora estamos transitando una etapa muy difícil para la República Argentina. Hace muy pocos días, a raíz de la ampliación de la intervención federal en la provincia de Corrientes, hicimos en este recinto una serie de manifestaciones, creo que en minoría, que el presidente provisional del Senado, con la probidad que caracterizó su gesto, posibilitó, de manera que no sólo los senadores por Corrientes sino los pertenecientes a los demás bloques pudimos expresar nuestro pensamiento.

En esa ocasión tuve palabras doloridas, no sólo por el hecho de que la intervención federal vulnera la Constitución Nacional, sino también por el atropello al Congreso de la Nación, que está en pleno período ordinario de sesiones, al dictarse dicha medida por medio de un decreto.

Estas circunstancias nos inician en el camino peligroso del autoritarismo; más aun: en esa sesión puse el acento en que, a mi entender, estamos entrando en un cono de sombra respecto del ejercicio de la democracia. Ella necesita del equilibrio político, del respeto por la Constitución y las leyes y del sometimiento de todos los habitantes del país —no sólo de los partidos políticos y de los legisladores— a las reglas de juego que son propias de un estado de derecho. Además, la democracia necesita de circunstancias económicas y sociales favorables. Sin embargo, hay veces —sin pretender buscar ahora a los protagonistas— que esas circunstancias provocan situaciones muy difíciles de sortear...

Sr. Presidente (Britos): — Señor senador: su tiempo ha concluido. Le ruego que vaya cerrando su exposición.

Sr. Storani. — Estoy concluyendo, señor presidente. Sólo me restan dos o tres minutos más.

Sr. Presidente (Britos): — Le expresé que le rogaba que fuera cerrando su exposición.

Sr. Storani. — Gracias, señor presidente.

Tengo la obligación de cuidar la integridad del gobierno del presidente Menem —como todos los legisladores, oficialistas u opositores—, en virtud de mi calidad de legislador de la Nación. Hago el esfuerzo máximo por prestigiar la democracia y el estado de derecho. El doctor Menem es mi presidente y haré hasta el último de los esfuerzos para evitar que su figura se deteriore, pero decía que estoy avizorando que estamos entrando en una zona de crisis, con connotaciones políticas y económicas.

Tengo información de que por primera vez en varias décadas la balanza comercial argentina de 1992 será negativa. Hoy se publican cifras estimativas acerca del crecimiento de la inflación en este año, las que señalan un aumento progresivo desde la iniciación del plan de convertibilidad. No voy a insistir sobre este tema ni quiero poner el acento sobre él.

Sí prefiero señalar que la estabilidad económica que se ha logrado a través del manejo del déficit fiscal que el señor ministro ha podido llevar adelante está vinculada en buena medida —como en otra oportunidad se lo manifesté al tratar el tema de la deuda de la Nación con la provincia de Córdoba— con la recepción de fondos provenientes de las privatizaciones, entre otras cosas de la venta de las áreas petrolíferas centrales y secundarias y de otras privatizaciones que allegaron fondos al Tesoro. Enhorabuena que esto haya servido.

Se hizo una enorme propaganda de la repatriación de capitales que se reflejaba en el récord diario —día tras día— durante casi sesenta días en la Bolsa de Buenos Aires. No sólo los montos totales operados marcaban records sino que el crecimiento porcentual diario resultaba ser también altamente alentador. De pronto se detuvo y empezó a caer estrepitosamente. No sólo el volumen operado sufrió cambios sino que los porcentajes se fueron devorando las ganancias.

Ya tenemos experiencia al respecto. Espero que esta vez el final no sea el mismo, porque en la época en que fue ministro de Economía del proceso militar José Alfredo Martínez de Hoz también ocurrieron cosas parecidas en la Bolsa, producidas por los capitales golondrinas que, al igual que en las financieras, aposentaron su espectro en la Argentina; tomaron las ganancias rápidas, veloces, fantásticas en dólares y se fueron.

El otro día leí la información de que la Bolsa caía en Buenos Aires y que a pesar de la inestabilidad política del Brasil la bolsa de ese país se fortalecía. Es decir, que los capitales golondrinas

volaban desde aquí hacia el norte, hacia la Bolsa de la República del Brasil.

Hago votos, señor presidente, para que en la Argentina encontremos no sólo la estabilidad sino también el crecimiento y éste no se mide sólo por la información que se brinda sino por la realidad económica que se vive. El crecimiento implica mejoras salariales, poner en marcha más industrias y no cerrar las existentes.

He estado con el gobernador de mi provincia y me acaba de informar que la firma Renault Argentina ya no es más argentina: ha sido adquirida por un grupo de capitales con base en el Brasil. Además, la industria de autopartes instalada en Córdoba, que ocupa mano de obra especializada y representa grandes ingresos en salarios, en pocos meses se va a perder, porque la importación de esos elementos desde el Brasil hacia Córdoba para la Renault, que ya no es más argentina, se habrá de producir inexorablemente.

Fui y soy devoto defensor de la integración económica del Cono Sur y, naturalmente, del Mercosur. Pero también he leído con tristeza en estos días las expresiones del presidente de la Unión Industrial Argentina vinculadas con el cese de la industria nacional frente a la imposibilidad de competir con industrias brasileñas similares, con costos menores y con un tipo de cambio que las favorece a pesar de la impresionante inflación que padecen. Esta situación deja indefensa a la industria nacional.

Ruego que el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos, que es el depositario de la esperanza del pueblo argentino, logre establecer los mecanismos suficientes para acertar en el futuro inmediato y que podamos salir adelante en esta situación que me está preocupando mucho más allá de lo razonable en lo que hace al devenir de la Argentina.

Nuevamente agradezco la presencia del señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos por su habitual deferencia para con nosotros y también el hecho de que haya soportado mi exposición de una hora de duración. Quedaré muy reconocido con él cuando responda el cuestionario que en este momento le voy a hacer llegar.

— Se hace entrega del cuestionario al señor ministro.

Sr. Presidente (Britos): — Tiene la palabra el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Señor Presidente, señores sena-

dores: estoy nuevamente aquí, en la Cámara de Senadores, como tantas otras veces desde que soy ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos, para responder a las preguntas que me formulan los integrantes de este Cuerpo.

Esto demuestra que están funcionando las instituciones de la República; que el Poder Ejecutivo responde a los requerimientos del Poder Legislativo. Lamentablemente no siempre podemos hacerlo con la velocidad que sería deseable. En este caso en particular, se dio la suerte de suspensión de reuniones del Senado durante el mes de julio; de lo contrario, con mucho gusto habría concurrido en dicho mes. Además desde el Ministerio hemos contestado todos y cada uno de los aproximadamente 230 pedidos de informes que han realizado los señores legisladores, tanto de esta Cámara como de la de Diputados.

Antes de contestar cada una de las preguntas que se me han formulado, permítanme hacer algunas consideraciones generales respecto del razonamiento que sobre esta materia presentó el señor senador por Córdoba.

Quiero comenzar agradeciéndole al señor senador Storani la amabilidad con la que ha formulado sus preguntas, pese —obviamente— a la dureza de los términos y de los calificativos respecto de lo que él interpreta como un mal manejo por parte de este gobierno —del ministro que me precedió y del mío, por supuesto—, en esta materia de la privatización de Aerolíneas Argentinas. Pero siempre ha mantenido la altura y la consideración personal, por lo que le agradezco el tono de su presentación.

Considero que todo el razonamiento que hace el señor senador por Córdoba es absolutamente equivocado porque parte de una interpretación totalmente errónea de la realidad a la que se refiere.

En primer lugar, el señor senador por Córdoba piensa que la Argentina ha vendido los activos de eso que popularmente se denomina una "joya de la abuela"; y no es así. La Argentina se ha sacado de encima, en todo caso, una "hipoteca de la abuela".

La empresa Aerolíneas Argentinas permanentemente venía dando pérdidas. En realidad, no se sabe bien cuánta pérdida arrojaba porque ni siquiera contaba con buenos balances cuando era empresa del Estado. Lo que sí se sabe es que había acumulado una deuda de 868 millones de dólares —deuda externa—, presentando además otra deuda del orden de los 130 millones de dólares en concepto de pasivos vencidos y en

brados por anticipado correspondientes a vuelos a realizarse a posteriori. Por otra parte, había algunas otras obligaciones con proveedores habituales que en realidad luego fueron pagadas por la empresa adquirente de los activos de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado; es decir, la nueva empresa Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima. De esta manera, existían pasivos por más de mil millones de dólares que había acumulado la anterior empresa del Estado.

Es muy difícil decir cuánto valían los activos transferidos. Lo que sí podemos afirmar es que otras empresas parecidas a Aerolíneas Argentinas, en 1990 —año en que nosotros vendíamos sus activos— habían arrojado pérdidas por cifras millonarias en dólares. Debo destacar que me refiero a empresas que se consideraban bien administradas y prestigiosas en el mercado; por ejemplo, Varig.

La empresa brasileña Varig había perdido en 1990 145 millones de dólares. Me refiero a esta línea aérea porque, en realidad, no sé cuánto había perdido Aerolíneas Argentinas en ese año. Pero, además, estábamos vendiendo los activos de una empresa que operaba en un mercado que en 1991 —es decir, el año siguiente a la privatización— se tornaría muy crítico en todo el mundo.

Por ejemplo, la empresa norteamericana American Airlines —considerada líder en esta materia— en 1991 perdió 39,6 millones de dólares; la empresa Air France, 132 millones de dólares; la empresa norteamericana Delta —que luego fue a la quiebra—, 324 millones de dólares; SAS —la que se iba a asociar con la Argentina según la propuesta de privatización del gobierno radical— perdió 145 millones de dólares; la empresa Iberia, 138 millones de dólares; Lufthansa —empresa muy prestigiosa—, perdió por primera vez en su historia 9 millones de dólares; United —importante empresa norteamericana—, 94,5 millones de dólares; Alitalia, 82 millones de dólares; British Airways, 170 millones de dólares; Swissair, 16 millones de dólares; KLM, 347 millones de dólares y Sabena, 226 millones de dólares.

De manera que vendimos los activos de una empresa que se había endeudado muchísimo en los diez últimos años, que había acumulado mil millones de dólares de deuda —incluso algo más— y que tenía enormes pérdidas que ni siquiera sabemos a cuánto ascendían. Pero otras empresas semejantes en 1990 habían tenido pérdidas por 145 millones de dólares, cifra que bien puede haber sido también la correspondiente a

lo que había perdido Aerolíneas Argentinas en ese año. Además —repito— en 1991 Aerolíneas iba a operar en un contexto muy desfavorable, como lo refleja el hecho de que prácticamente todas las aerolíneas del mundo perdieron en ese año mucho dinero.

Eso es lo que vendimos: un problema que nos sacamos de encima. Esta es la realidad y lo que tenemos que entender.

¿Qué cobramos? Cobramos 130 millones de pesos —o de dólares, que es lo mismo— en efectivo y 130 millones de dólares en Bonex a valor de mercado, es decir también en efectivo —cuando en realidad los oferentes habían planeado pagarlos en cinco años de plazo—; por supuesto, con más sus intereses; los cobramos en efectivo, en Bonex a valor de mercado. Ahí nomás el patrimonio neto de la Argentina aumentó en 260 millones de dólares.

Pero además cobramos 1.050 millones de dólares en títulos de la deuda externa, instrumentados en forma de GRA, es decir los documentos que reflejan la deuda externa de nuestro país.

Los 1.050 millones de dólares netos que cobramos con más sus intereses exceden de la deuda, también instrumentada en forma de GRA, de la que se hizo cargo el gobierno argentino y que era de Aerolíneas Argentinas. Ese monto excede de aquélla en más de 180 millones de dólares, ya que la deuda de la que nos hicimos cargo era de 868 millones. Quiere decir que ingresamos títulos de la deuda equivalentes a 1.050 millones de dólares. Por lo tanto, en términos netos, además de los 260 millones de dólares cobramos 180 millones de dólares de títulos de la deuda externa, que al valor de mercado de hoy son otros 90 millones de dólares.

Es decir que, habiéndonos sacado de arriba la deuda que tenía Aerolíneas por 868 millones de dólares, tuvimos un incremento en el patrimonio neto de la Argentina de 260 millones más 180 millones de dólares en títulos de la deuda, que representan a valor de mercado de hoy más de 90 millones adicionales. Es decir que en total son 350 millones de dólares netos.

Sr. Storani. — ¿Me permite una interrupción, señor ministro?

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Sí, señor senador.

Sr. Presidente (Britos). — Tiene la palabra el señor senador por Córdoba.

Sr. Storani. — Estoy siguiendo atentamente el razonamiento, muy lógico y matemático del señor ministro. Es verdad todo lo que dice. Yo

conocía también las cifras de los déficit de operación de todas las empresas del mundo porque han sido publicadas reiteradamente.

Pero le quisiera preguntar al señor ministro si las máquinas de Aerolíneas Argentinas, que eran parte de su patrimonio, teniendo en cuenta los mil millones de dólares que mencionó y la deuda de 868 millones de dólares de que se hizo cargo el Estado más el resto, tenían algún valor. Si los bancos extranjeros establecieron una hipoteca sobre ellas, según el derecho aeronáutico, y le dieron 390 millones de dólares más los intereses que van a devengar, ¿cuánto cree el señor ministro que valía el patrimonio de Aerolíneas Argentinas en máquinas, en infraestructura, en todo lo que operaba la empresa en el país y el espacio aéreo que significa la bandera nacional con todas sus filiales en el mundo?

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Señor presidente, señor senador por Córdoba: creo que los activos de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado, es decir la anterior Aerolíneas Argentinas, ciertamente tenían valor.

Lo que hoy puedo dar como valor es lo que figura en el balance de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, que está certificado por auditores de prestigio internacional que certifican los balances del grueso de las empresas que cotizan en las bolsas del mundo. Ellos dicen que esos activos valen aproximadamente 1.000 o 1.100 millones de dólares.

Ahora bien, si los activos valían 1.000 o 1.100 millones de dólares la Argentina tenía en aquel entonces un patrimonio neto prácticamente de cero, porque la deuda que afectaba esos activos era también del orden de 1.000 o 1.100 millones de dólares. Es decir que no teníamos nada en términos de valor patrimonial. Y contra eso nada, eso que era cero en términos de valor patrimonial, recibimos 130 millones de dólares al contado, 130 millones en Bonex a valor de mercado —y por lo tanto equivalente a contado—, más títulos de la deuda externa en exceso de los pasivos de que se hizo cargo el Estado, que también estaban instrumentados como GRA, por más de 180 millones de dólares. A valores de mercado estos títulos significan hoy otros 90 millones de dólares.

Sr. Posleman. — Pido la palabra.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — O sea que en términos de patrimonio neto la Argentina mejoró su situación patrimonial en no menos de 350 millones de dólares, contra lo que tenía antes, que era cero.

Esta es la operación. Pero en términos...

Sr. Presidente (Britos). — Señor ministro: el señor senador por San Juan le solicita una interrupción.

Quiero aclarar a los señores senadores que pueden dejar las preguntas que se deseen formular para el momento en que hagan uso de la palabra, ya que cada uno cuenta con quince minutos para hacerlo.

¿El señor ministro concede la interrupción?

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Los señores senadores conocen mi forma de exponer. Dado que el señor senador por Córdoba ha hecho todo un planteo siguiendo un determinado hilo argumental, pediría a los señores senadores que me permitan continuar con el hilo argumental en que se basa mi contestación que, por otra parte, puede clarificar muchas dudas y evitar preguntas que van a quedar respondidas. Si hubiera alguna que no quedara contestada, con mucho gusto la responderé a posteriori. Pero si empiezo a conceder interrupciones, mi exposición se va a transformar en una presentación muy desordenada, que me va a obligar a reiterar conceptos, como tuve que hacerlo recién, al repetir lo que recibíamos a cambio de cero de valor patrimonial. Obviamente, este procedimiento podría llevar a prolongar demasiado la sesión.

Si me permiten los señores senadores, preferiría continuar con la argumentación y luego contestaré todas las preguntas que me quieran formular.

Sr. Presidente (Britos). — Tiene la palabra el señor senador por el Chaco.

Sr. León. — Simplemente quiero manifestar que no estoy de acuerdo con lo que plantea el señor ministro; y sabe con qué respeto lo hago.

Esta Cámara llamó al ministro para hacerle una interpelación. General y normalmente los sectores que dirigen, manejan y resuelven, quienes tienen que poner la firma, están informados de muchos detalles. Y nosotros creemos, sin el menor ánimo de perturbar al ministro, que ante algunas circunstancias de su exposición podemos civilizadamente pedir una interrupción porque ese es el momento exacto de hacer la pregunta. De esta manera incluso mejoraríamos la pedagogía de este debate, que en cierta forma tiene la tensión de informar a un país que también tiene grandes interrogantes con respecto a este tema.

Sr. Presidente (Britos). — La Presidencia recuerda lo ya adelantado en el sentido de que nos

regiríamos por el artículo 201 del nuevo Reglamento.

Continúa en el uso de la palabra el señor ministro.

Sr. Posleman. — Debo entender que no me concede la interrupción.

Sr. Presidente (Britos). — El señor ministro solicitó que se lo dejara exponer; posteriormente dará respuesta a los interrogantes que se le planteen.

Sr. Posleman. — Muchas gracias.

Sr. Romero. — Reafirmo la voluntad de nuestro bloque de mantener ese orden y regímenes por lo establecido en el Reglamento. El señor ministro puede continuar en el uso de la palabra por el tiempo que le corresponde sin interrupción alguna.

Sr. Presidente (Britos). — Continúa en el uso de la palabra el señor ministro.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Lo que hoy tiene la Argentina en su patrimonio, y que no tenía antes, no es sólo esta cifra de aproximadamente 350 millones de dólares que efectivamente ingresó además de haber cancelado por compensación 868 millones de dólares — que eran los pasivos de Aerolíneas Argentinas — y otros 138 millones de los pasivos transferidos a Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, que pagó y se compensaron con parte de los títulos de la deuda externa que habían sido ofrecidos por los activos.

— Ocupa la Presidencia el señor presidente provisional del H. Senado, senador Eduardo Menem.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Además de todo esto, el gobierno argentino tiene hoy juntamente con los trabajadores, el 43 por ciento del patrimonio neto de Aerolíneas Argentinas. Y el gobierno argentino no avala ninguno de los pasivos de esta empresa.

El patrimonio neto asciende luego de las capitalizaciones que han sido comprometidas aproximadamente a 400 millones de dólares; más precisamente, 398.

Quiere decir que tiene un activo del orden de los 1.100 millones de dólares y un pasivo total de 700 millones. O sea que en lugar de ser hoy Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima una empresa de patrimonio cero, como lo era en el momento de la privatización, posee un patrimonio de aproximadamente 400 millones de dólares, de los cuales somos propietarios en un 43 por ciento.

No avalamos ningún pasivo. El Estado argentino no es avalista de ningún pasivo. Tampoco avalarán los pasivos quienes compren en el futuro las acciones que actualmente están en manos del Estado, porque en los términos en los que hicimos el acuerdo con los demás accionistas de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, y particularmente con la empresa Iberia, el gobierno podrá vender las acciones que tiene en este momento en su poder sin necesidad de que quienes las compren reemplacen a Iberia en los avales que dicha empresa ha dado en garantía frente a los bancos acreedores de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima. Quiero destacar este punto.

No es cierto que Iberia no haya avalado ni puesto un peso, una peseta o un dólar, como ha dicho el señor senador por Córdoba. Iberia ha avalado todos los pasivos de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima. Esos avales figuran como cuentas de orden en los balances de Iberia. Los bancos acreedores han concedido los créditos en los términos pactados, precisamente por el aval de Iberia. Dichos créditos son a tasa Libor más tres cuartos, es decir una tasa absolutamente de primera línea que no consigue ninguna empresa argentina ni tampoco el gobierno argentino; la ha conseguido Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima precisamente por el aval de Iberia.

Pero además Iberia ha realizado aportes de capital y ha pagado las acciones de Austral que aportó como capital Aerolíneas Argentinas. Asimismo, hizo aportes en efectivo para cubrir las pérdidas durante 1991 y lo que va de 1992, aportes que ahora justamente puede capitalizar y transformar en aportes de capital porque el gobierno argentino, inteligentemente, en lugar de seguir sacando dinero de Aerolíneas Argentinas ha capitalizado las acreencias que todavía quedan en favor de nuestro gobierno. Y al capitalizar estas acreencias ha posibilitado que Iberia acredite las suyas sin aumentar su participación en la propiedad de la empresa más allá del 30 por ciento que estaba establecido originariamente en el pliego de licitación, manteniéndola siempre con características de capital nacional tal como lo exigen el Código Aeronáutico y las normas internacionales para poder seguir gozando de los privilegios de una aerolínea de bandera.

Quiero decir —reitero— que el gobierno argentino, y quienes lo sucedan en la titularidad de las acciones de las que el Estado es actualmente propietario, no avaló ni avalaría los pasivos de Aerolíneas Argentinas. Iberia sí avala el ciento por ciento de los pasivos de ARSA e hizo importantes aportes de capital, y lo que no había podido hacer simplemente por no haber sido acompañada por los accionistas argentinos ahora puede realizarlo porque nuestro gobierno ha manifestado la disposición de capitalizar sus acreencias acrecentando sus tenencias accionarias. De esta forma posibilitó que se concrete también la capitalización de los aportes que en forma de préstamos había realizado Iberia para permitir el normal desenvolvimiento de Aerolíneas Argentinas.

Aerolíneas Argentinas tuvo pérdidas en 1991 por valor de 50 millones de dólares —me estoy refiriendo al año calendario y *grosso modo*. Quiere decir que incluso fueron de magnitud inferior a las del resto de las aerolíneas que hemos señalado. Por ejemplo, Varig —la empresa de aviación brasileña— en el mismo período perdió 137 millones de dólares.

Hasta junio de 1992 Aerolíneas Argentinas siguió perdiendo, pero en julio comenzó a ganar dinero. En efecto, en dicho mes el resultado fue de 6 millones de pesos, positivo por primera vez desde el proceso de privatización.

Hemos examinado planes preliminares de acción y proyecciones económico-financieras para los próximos años, los que demuestran que es posible que el resultado deficitario que caracterizó a Aerolíneas Argentinas en el año 1991 y en lo que va de 1992 se pueda revertir plenamente en lo que falta...

Sr. Romero Feris. — Señor ministro...

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — ...en lo que falta de este año 1992 y sobre todo a lo largo de los años 1993 y 1994.

Sr. Presidente (Menem). — Le solicitan una interrupción, señor ministro.

Sr. Romero Feris. — Una breve interrupción.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — No, señor presidente, prefiero que me dejen terminar mi argumentación.

Sr. Romero Feris. — Es simplemente una pregunta...

Sr. Presidente (Menem). — El señor ministro no admite interrupciones.

Sr. Romero Feris. — Es solamente referida...

Sr. Presidente (Menem). — Señor senador: el señor ministro no le ha permitido la interrupción.

Prosigue en el uso de la palabra el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Gracias, señor presidente.

En síntesis, somos hoy propietarios del 43 por ciento de una empresa que tiene un patrimonio neto aproximado de 400 millones de dólares, es decir un patrimonio neto mucho más importante que el que tenía la vieja empresa Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado que, como acabo de decir, valía prácticamente cero en términos de patrimonio neto en el momento de su privatización.

Además, hemos cobrado 350 millones de dólares en efectivo si bien es cierto que la empresa ha perdido dinero al igual que todas las aerolíneas del mundo y quizás un poco menos que aerolíneas de algunos países vecinos. Pero esos resultados están comenzando a revertirse. Hemos examinado —y seguiremos haciéndolo— proyecciones económico-financieras de la empresa, que ahora vigilarémos con un mayor número de directores en su cuerpo directivo, para asegurarnos que se revierta esta situación.

Lo importante es que el gobierno argentino, a diferencia de lo que acontecía hasta 1990, no tiene ningún pasivo, ni directo ni indirecto, ni ningún aval que se derive de la propiedad o de la operación de la empresa y que los accionistas que compran en el futuro las acciones que transitoriamente están en manos del Estado tampoco tendrán que poner avales, los que seguirán siendo sólo responsabilidad de Iberia.

Otro tema que quiero clarificar es el que hace al supuesto incumplimiento del plan de inversiones. En realidad, éste no estaba planteado en términos de montos dinerarios sino, fundamentalmente, en la incorporación de equipos, aviones y otros elementos. En términos generales, el plan de inversiones comprometido para el año 1991 ha sido cumplido. Ha habido algunas demoras —es cierto—, pero hasta hoy ha sido cumplido y tenemos evidencias de que la nueva empresa va a seguir cumpliendo con ese plan de inversiones que hemos acordado, como corresponde a una empresa bien manejada, a efectos de que se vaya adaptando a las exigencias del mercado y a la evolución del negocio aerocomercial.

Sólo en los países de la Unión Soviética —que ya no existe como tal, precisamente por el fracaso de su sistema económico— se hacían los planes de inversión cinco años antes y se mantenían inamovibles sin ninguna adaptación a las características del mercado, a la evolución tecnológica o a todos los datos provenientes de la cambiante realidad.

Como nosotros tenemos, afortunadamente, un sistema económico mucho mejor, no nos vamos a sujetar ni vamos a obligar a que Aerolíneas Argentinas se sujete a un programa de inversiones hecho en un momento en que existía la equivocada opinión generalizada de que estábamos vendiendo una "joya de la abuela" y cuando no se tenían previsiones adecuadas sobre la futura evolución del mercado aerocomercial, aunque si las hubiéramos tenido, la realidad demostró ser bastante diferente de lo que llevó al grueso de las aerolíneas del mundo —incluidas Iberia y Aerolíneas Argentinas— a hacer lo que hicieron en aquel momento.

Por lo tanto, la flexibilización que se introduzca en el plan de inversiones será la natural que tiene cualquier empresa bien administrada en el manejo de sus inversiones para adaptarlas al mercado y a las características tecnológicas del momento en el que haya que ejecutarlas.

No es cierto que haya sido prohibido utilizar los activos de Aerolíneas Argentinas y los aviones como contragarantía. Por el contrario, estaba expresamente establecido en un artículo del contrato general de transferencia que los activos —y sin duda no podían estar excluidos los aviones— podían constituirse en una contragarantía, precisamente por la garantía que debía presentar Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima al Estado argentino para el plan de inversiones.

Concretamente, la cláusula aclaratoria del contrato general de transferencia de Aerolíneas Argentinas dice lo siguiente: La garantía de cumplimiento del plan de inversión será prestada en beneficio de ARSA por a) Iberia Líneas Aéreas de España Sociedad Anónima por 34 millones de dólares; b) Banco Francés y Banco de Crédito Argentino por 10 millones de dólares cada uno. Teniendo en cuenta que las garantías son otorgadas a favor de ARSA, queda bien entendido que las personas que emitan tales garantías podrán recibir en contragarantía bienes de ARSA, Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima.

O sea que la utilización que hicieron Iberia y Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima de sus bienes en el activo como contragarantía de las garantías que bancos otorgaron a favor del Estado argentino por el plan de inversiones, o para cumplir el plan de inversiones, estaba totalmente prevista en el contrato general de transferencia.

Y cuando la Secretaría de Transportes objetó la hipoteca sobre los aviones fue porque por ese

entonces todavía quedaba un saldo de precio adeudado por los accionistas adquirentes de los activos de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado.

Entonces, para proteger mejor esas acreencias que tenía el gobierno argentino objetamos la hipoteca sobre los aviones con el argumento de que si se llegaba a ejecutar esa hipoteca se terminaría enajenando los aviones; y lo que estaba prohibido mientras adeudaran saldo de precio era enajenar los aviones.

Pero una vez que el gobierno argentino recibiera el ciento por ciento del saldo de precio —cosa que ya ha ocurrido—, obviamente no teníamos ningún argumento para objetar bajo concepto alguno la constitución de garantías, ya que estaban expresamente previstas en el contrato general de transferencia. Como dije, la limitación de no enajenar aviones se imponía por el saldo de precio. Y como ya no hay saldo de precio, es una limitación que se torna totalmente inoperante e inaplicable. Por eso, ya la hemos dejado de lado.

El señor senador por Córdoba ha preguntado qué motivo tuvo el ministro para recomprar hasta el 43 por ciento.

Un motivo muy sencillo. Sólo por la capitalización de las acreencias que tenía todavía a su favor el gobierno argentino, que ascendían a 108 millones de dólares, se podía conseguir que hubiera aportes de capital de origen argentino y por parte de titulares argentinos que hicieran viable, a su vez, el aporte de capital o la capitalización de los aportes que ya habían hecho la empresa Iberia y sus socios españoles, de tal manera que se mantuvieran las proporciones del 30 por ciento de propiedad de Iberia y del 49 por ciento, como máximo, en propiedad de manos extranjeras, tal como lo exige el Código Aero-náutico. No había otra alternativa.

Buscamos otros socios argentinos que pudieran hacer aportes de esa envergadura y no los encontramos. Creemos que en el futuro, sobre todo cuando Aerolíneas comience a revertir, como ya lo ha insinuado, los resultados deficitarios que caracterizaron su gestión durante 1991 y parte de 1992, será factible conseguir inversores argentinos que reemplacen al Estado en la titularidad, al menos de una parte, de su paquete accionario. De manera que hay una buena razón para proceder de este modo.

De no haberse capitalizado las acreencias que el Estado tenía, la situación podría haber sido otra. Reitero que lo que se hizo fue capitalizar acreencias porque el Estado no sacó de sus arcas

ni un solo peso, dólar o peseta para aportar a Aerolíneas Argentinas. Sino que, en todo caso, dejó de seguir percibiendo ingresos de capital por la venta de esa empresa. ¿Por qué hicimos esto? Porque nos parece que las privatizaciones no son importantes solamente por el ingreso de capital que generan sino también porque permiten hacer viables a las empresas privatizadas. A partir de ello, comienzan a ser bien manejados y a prestar un buen servicio; entonces, lo que hemos hecho ha sido crear las condiciones para que Aerolíneas Argentinas tenga un capital suficiente, una relación de capital satisfactoria, como la que tienen la mayor parte de las aerolíneas del mundo, sea bien manejada y preste un buen servicio. En consecuencia, tenemos muchas razones y muy valederas para hacer lo que hacemos.

Quiero señalar también que hay una equivocación en el análisis económico del señor senador por Córdoba. El argumento que la estabilidad y la eliminación del déficit fiscal se deben a los ingresos de capital que generan las privatizaciones y mencionó, en particular los fondos ingresados por vía de las licitaciones operadas sobre las áreas petroleras centrales.

Es cierto que esas áreas han generado ingresos de capital, como también lo ha hecho la privatización de Aerolíneas Argentinas. Sin embargo, el ciento por ciento de los ingresos de capital que hasta hoy se han generado por vía de las privatizaciones ha sido aplicado a la cancelación de deudas externas e internas, es decir, a la recuperación de la solvencia de un país que había quedado tremendamente endeudado a partir de las gestiones económicas anteriores.

No ha habido un solo peso ni un solo dólar que haya ido a cubrir el déficit corriente. Este déficit ha sido eliminado totalmente gracias a la lucha eficaz contra la evasión impositiva, previsional y aduanera, que este gobierno, con la ayuda del Congreso de la Nación, ha llevado y lleva adelante de una manera ejemplar, constituyéndose en un modelo de lucha contra la corrupción.

Como lo ha dicho el señor presidente de la Nación, no hay mayor corrupción en una sociedad organizada que la que se da a través de la evasión impositiva, que en la Argentina tuvo durante décadas proporciones alarmantes.

Además, este aumento de la recaudación lo hemos logrado en un contexto de eliminación de muy malos impuestos como, por ejemplo, los vinculados con retenciones agropecuarias, que afectaban a ese sector y a todo el interior del país. Se eliminaron también otros malos im-

puestos, como los que gravaban la transferencia de acciones y las transacciones financieras y cambiarias y otros que gravaban una innumerable cantidad de bienes comercializables en el mercado interno, además de la eliminación de tasas de estadística que se aplicaban sobre las exportaciones. Todo estos impuestos han sido suprimidos y, aun así, logramos un enorme aumento de la recaudación, que ha permitido la eliminación del déficit fiscal. Inclusive, ese aumento va a posibilitar que, a partir del 1° de septiembre y por primera vez en la historia desde que fueron sancionadas las leyes 18.037 y 18.038, se pueda pagar a los jubilados lo que tales normas establecen.

Todo esto se hace gracias a que ahora, por el aumento de la recaudación, es posible un efectivo federalismo, a tal punto que las provincias tienen recursos suficientes no sólo para cubrir sin déficit todos sus gastos sino también para manifestar su solidaridad para con los jubilados de la Argentina y permitir que el 15 por ciento de la masa de recursos coparticipables que por ley les corresponda pueda ser destinado a resolver problemas nacionales como, por ejemplo, el del déficit que por muchas décadas y hasta el mes en curso tuvo el sector previsional...

—Varios señores senadores hablan a la vez.

Sr. Presidente (Menem). — La Presidencia ruega a los señores senadores que no interrumpen al señor ministro pues ha manifestado...

Sr. Romero Feris. — Yo le pregunto...

Sr. Presidente (Menem). — Señor senador: usted conoce el Reglamento y sabe que no lo puede interrumpir.

Sr. Romero Feris. — Está bien, señor presidente, pido disculpas.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Para que quede bien en claro lo que está pasando en la Argentina tenemos que razonar en esta realidad; no debemos mirar con anteojeras que, en todo caso, dibujan la Argentina del pasado y no la que estamos viviendo hoy.

Deseo dejar aclarado que lo que el señor senador por Córdoba ha denominado un alarmante déficit comercial externo en economía bien entendida debe ser leído como un significativo superávit de la cuenta del capital de nuestra balanza de pagos, es decir, un ingreso neto de capitales. Porque el superávit comercial que, seguramente dándole una connotación positiva el

señor senador por Córdoba tendrá en mente como supuesto mérito de los años en que gobernó su partido, no era sino la otra cara de la moneda de la fuga de capitales del país, es decir, el saldo negativo de la cuenta capital.

Cuando se van los capitales de un país éste debe hacer tremendos esfuerzos de exportación y no puede importar nada. Entonces, se genera un fuerte superávit, el cual representa una fuga de capitales; es el financiamiento de los capitales. Y si ese superávit se compra con emisión monetaria ello produce inflación: es el empobrecimiento de los argentinos y de los que sufren ese tipo de políticas.

Eso es lo que está pasando en el Brasil, donde se generan superávits comerciales porque los capitales se están escapando del país. El Brasil hace sufrir a su población a través de una inflación de más del 20 por ciento mensual, porque para comprar las divisas que genera el superávit comercial y que en parte se fugan al exterior y en parte se destinan al pago de intereses de la deuda externa se está emitiendo una enorme cantidad de moneda brasileña la cual, entonces, se desvaloriza a un ritmo vertiginoso.

Nuestro gobierno, gracias a la política de convertibilidad que fue aprobada por ley de este Honorable Congreso, ha revertido totalmente esa situación. Y los ingresos de capital de la Argentina no se ponen de manifiesto en la Bolsa, sino en los casi 10 mil millones de dólares de reservas externas que tiene acumulados el Banco Central y que, por primera vez en la historia — casi diría en la historia de la humanidad —, son prenda común de los tenedores de pesos. Así lo establece la ley de convertibilidad, así se ha reconocido en los contratos de renegociación de la deuda externa y así también lo reconocen cada uno de los acreedores externos de la Argentina en los demás contratos de financiamiento externo que estamos firmando.

Hoy las reservas del Banco Central, fruto de la afluencia de capitales y de la demanda de pesos por parte de la Argentina, es decir, de la recuperación de nuestra moneda, constituyen el respaldo y la prenda común inembargable reconocida por todos los acreedores de nuestro país, quienes confían en el peso argentino, moneda que hoy tiene valor. También tenemos estabilidad, la cual permite que haya crecimiento. Y si el señor senador por Córdoba habló con el gobernador Angeloz, éste seguramente le habrá tenido que mencionar el vertiginoso aumento en la producción de Renault, que antes era francesa y ahora brasileña: es decir que hoy en propiedad

está un poco más cerca del ámbito geográfico nacional. También le habrá mencionado el vertiginoso aumento de Autolatina, que ha hecho una planta en Córdoba y que ha ocupado a casi mil personas que antes estaban ociosas, o el rápido crecimiento de toda la industria automotriz y de autopartes, que está produciendo a niveles "récord", inéditos en el país, niveles que también se dan en la construcción — por lo menos, me refiero a niveles "récord" en la última década —, en la producción de electrodomésticos, y también en el consumo de electricidad. Digo esto porque la venta de electricidad de SEGBA a los grandes consumidores y a los consumidores industriales en julio de 1992, además de exceder en un 14,8 por ciento las realizadas durante el mismo mes de 1991 en más del 20 por ciento a las del mismo mes de 1990, y en más del 25 por ciento a las correspondientes a dicho mes de 1989, constituye el nivel máximo de venta de electricidad alcanzado hasta la fecha.

Entonces, estamos en un país que ha eliminado el déficit fiscal de manera genuina; que ha conquistado la estabilidad, y gracias a ella está logrando el crecimiento económico; que está renovando sus sectores productivos; que genera confianza y que precisamente porque genera confianza, recibe capitales. Esos capitales ingresan como reservas externas del país y además, por si esto fuera poco, como depósitos en dólares, que han aumentado en la misma proporción que las reservas externas y que son adicionales a ésta porque se trata de dólares que se represtan internamente para financiar la producción y la inversión. Además, como consecuencia de todo esto, ha aparecido nuevamente el crédito en la Argentina. Estos son, en definitiva, los síntomas del ingreso de capitales.

Este ingreso de capitales tuvo como correlato, al igual que en todas las economías bien manejadas del mundo, un déficit comercial, como el que exhibe México, por ejemplo, y como el que tuvo Japón desde 1947 hasta 1960. Porque Japón, mientras creció tuvo déficit comercial, como corresponde a una economía que atrae capitales en lugar de expulsarlos, durante todo el período de su expansión. Así fue en el caso de Alemania desde 1947 a 1955, el de Italia y, hasta no hace muchos años, el de España.

Debemos entender la realidad para interpretar bien los actos de gobierno y para defender adecuadamente los intereses de nuestros representantes. En tal sentido, nosotros creemos que interpretamos la realidad y por eso la gente nos dice que no aflojemos. En sí, una cada vez que

en calidad de ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos se dirige a mí la gente común, en los barrios, la actitud es siempre la misma: o no dicen nada o me dicen: "Ministro, no afloje". Y el presidente Menem, cada vez que regresa de un viaje al interior, me comenta que le ocurre exactamente lo mismo; que le dicen: "Presidente, no afloje; no cambie el rumbo". Esto es lo que escucho de los argentinos.

Sr. León. — Pero cuando nosotros vamos al interior nos dicen...

Sr. Presidente (Menem). — Señor senador: no se le concedió el uso de la palabra...

Sr. León. — Hay que mirar más lo que ocurre en el interior.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Señor presidente: permítaseme interpretar la situación de la Bolsa, ya que el señor senador por Córdoba la ha mencionado.

Los inversores que optaron por la Bolsa y que apostaron al incremento del valor de las empresas argentinas en los últimos dos meses han comenzado a sentir algunos temores. Y los temores que sienten quienes vienen invirtiendo en la Bolsa guardan relación con la permanencia en el tiempo de las reglas de juego en la Argentina.

Escuchando los razonamientos que hace la oposición, como los que se esgrimieron aquí, escuchando incluso los discursos que se ofrecieron en oportunidad de la campaña electoral en el ámbito de la Capital Federal, es razonable que algunas personas sientan temor. Es razonable porque con todas las evidencias que brinda la realidad en cuanto a que en la Argentina las cosas andan bien, que el rumbo es el correcto, que estamos revertiendo situaciones críticas del pasado, todavía hay dirigencia argentina que tiene la posibilidad de acceder al poder y que quiere volver atrás; que quiere volver a la época de los superávits comerciales que no representan otra cosa que fuga de capitales; que quieren volver a ese tipo de cambio real alto por emisión monetaria para comprar las divisas con las que se paga la deuda externa. Todo esto, por supuesto, sobre la base de una tremenda recesión interna como la que se está produciendo en el Brasil y como la que años atrás sufrimos en la Argentina.

Entonces, cuando se ve que una porción de la dirigencia argentina todavía no alcanza a percibir lo que muchos argentinos tan claramente perciben y propone volver atrás, algunos inversores se asustan y con razón. Porque los países que han progresado, por ejemplo los europeos después de la Segunda Guerra Mundial y también

Japón, lo hicieron porque todos sus partidos — los socialdemócratas, los liberales, los conservadores, los socialcristianos; en fin, del signo que fuera — tuvieron una dirigencia que en lugar de mirar para atrás y regocijarse por los fracasos del pasado comenzó a engolosinarse con los logros del presente y unánimemente adhirió a las transformaciones que significan progreso en las reglas del juego, lo que permite que el país tenga estabilidad y crecimiento y que inspire confianza.

Quiero referirme al aspecto de cómo debemos interpretar toda la operación de Aerolíneas. Tomaré un punto del razonamiento del señor senador por Córdoba: cuando dice que hemos transferido el sistema de reservas a Madrid, la capital de una potencia extranjera cuya empresa de bandera acecha a las empresas latinoamericanas seguramente para apoderarse de ellas, quién sabe con qué fines negativos, según esta interpretación. El señor senador dijo que esta transferencia impide que se controle la venta de pasajes desde la Argentina.

En realidad, lo que nuestro país ha hecho es adherir a uno de los tres sistemas de reservas de pasajes más importantes que existen en el mundo. Este sistema se llama Amadeus y es utilizado por una gran cantidad de aerolíneas: Iberia, Lufthansa, Air France y varias empresas norteamericanas. Justamente cuando uno no está dentro de un sistema como éste se encuentra aislado del mundo.

Otro razonamiento efectuado por el señor senador por Córdoba es que el sistema que antes tenía Aerolíneas le permitía servir de apoyo a las comunicaciones, por ejemplo en la guerra de Malvinas.

El presidente Menem está tratando de reorganizar la economía y la sociedad argentinas en una línea con las instituciones políticas de la Constitución Nacional pero no para prepararse para una guerra con el exterior.

Sr. Storani. — ¡No me adjudique esos argumentos!

Sr. Presidente (Menem). — No interrumpa, señor senador. Está en uso de la palabra el señor ministro...

Sr. Storani. — ¡Es que no puedo dejar pasar esto por alto!

Sr. Presidente (Menem). — ... En su momento se le concederá la palabra si corresponde.

Sr. Storani. — ¡No! ¡Cómo me va a decir a mí!

Sr. Presidente (Menem). — ¡No interrumpa, señor senador! ¡No le concedo el uso de la palabra!

Prosigue en uso de la palabra el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos.

—Varios señores senadores hablan a la vez.

Sr. León. — ¡Nosotros no mandamos los barcos sino que lo hizo el gobierno!

Sr. Presidente (Menem). — Le ruego respetar al orador, señor senador por el Chaco.

—Varios señores senadores hablan a la vez.

Sr. Presidente (Menem). — Ruego a los señores senadores no interrumpir.

Sr. Gass. — ¡Esto no es lo que corresponde a un técnico como usted, señor ministro!

Sr. Presidente (Menem). — Ruego al señor senador por Buenos Aires no interrumpir.

Prosigue en el uso de la palabra el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Si el tono de mi discurso desagradó a los señores senadores...

Sr. Gass. — No es el tono sino lo que dice.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — He dicho que la Argentina es un país que no se está preparando para ninguna guerra porque no cree que en el mundo los problemas se resuelvan por guerras sino por la negociación pacífica, como afortunadamente la democracia argentina comenzó a decidirlo al aprobar el Tratado de Paz y Amistad con Chile en 1984 y luego, en 1990, a través de una negociación con el Reino Unido, si bien no para resolver el problema, por lo menos para encauzarlo.

Por otra parte, creemos que en el mundo no hay tantas asechanzas como se temía en el pasado. En el mundo hay oportunidades para comerciar, para conseguir capitales, para que vayan y vengan turistas, oportunidades de intercambio cultural y de progresar juntos, sobre todo con naciones que adhieren a un sistema mundial que afortunadamente tiende a ser caracterizado por la paz y por las ansias de progreso.

Este sistema mundial incluso está organizando sistemas de seguridad internacional para resolver los conflictos que aún quedan en algunas áreas del mundo.

Sr. Presidente (Menem). — Señor ministro: le quedan cinco minutos de exposición, salvo que la Cámara, si usted lo solicita, lo autorice a continuar.

Sr. León. — Que se le prorrogue el plazo, señor presidente.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Quise comenzar con una presentación que describiera la actitud argentina impulsada por el gobierno del presidente Menem, en cuyo marco se ha llevado adelante la privatización de Aerolíneas Argentinas.

Quiero argumentar que la privatización de Aerolíneas Argentinas, con todas las dificultades que tuvo, con todas las idas y venidas que ciertamente existieron, sin embargo ha sido una operación conveniente; ha sido una operación en términos netos positiva desde todo punto de vista.

Hoy tenemos una empresa que cuenta con una adecuada relación deuda-capital y una operación en manos de gente experimentada y que por lo tanto, tiene oportunidad de desarrollarse, crecer y competir en el mundo.

Con relación al marco general, me faltaría señalar que en materia de tarifas de cabotaje —dado que el señor senador por Córdoba se refirió a la falta de competencia— nosotros ejercemos un poder regulatorio. Permanentemente comparamos las tarifas de cabotaje de la Argentina con las de otros países del mundo.

Aquí tengo la información de los principales vuelos de cabotaje del mundo. En la Argentina la tarifa por kilómetro es de 0,13 contra, por ejemplo, 0,145 del Brasil, 0,17 de España, 0,27 de Italia, 0,37 de Francia, 0,48 de Alemania y 0,29 de los Estados Unidos de América. Hay un solo caso en que las tarifas son menores a las vigentes en la Argentina. Se trata de Chile, que está en 0,11; es decir, un 15 por ciento menor que en nuestro país. Además, desde la privatización hasta ahora no ha aumentado un solo peso, un solo dólar e, incluso, se han implementado algunos sistemas de descuento, que a decir verdad son bastante comunes en el resto del mundo y ahora empiezan a existir también en la Argentina, asociados con viajes en determinados días de la semana, para determinado tipo de pasajeros o con reservas hechas con cierta anticipación.

Si me permiten el señor presidente y los señores senadores, voy a pasar a responder una por una las preguntas que me fueron formu-

La primera dice lo siguiente: "El balance general de Aerolíneas Argentinas S.A. correspondiente al ejercicio cerrado el 30 de junio de 1991 incluye una deuda financiera de 390 millones de dólares. ¿Podría el señor ministro informar: a) la composición de esta deuda..."

Con mucho gusto voy a responder esa pregunta. Los bancos accionistas son titulares de esas acreencias por 305 millones de dólares. Los bancos no accionistas, por 84 millones de dólares. La deuda está en un ciento por ciento avalada por Iberia y, gracias a ese aval, ha sido pactada a tasa LIBOR más 3/4 por ciento, que es una tasa única para cualquier empresa argentina, y yo diría que para cualquier empresa latinoamericana.

Continúa la pregunta: "b) si los señores directores representantes del Estado nacional en el directorio de ARSA, don Abdo Menhem y don Walter Hayas, fueron autorizados por el señor ministro para aprobar las operaciones que generaron la aludida deuda financiera".

La contestación es que sí fueron autorizados.

Y finaliza la pregunta: "c) si el plazo de esta deuda es compatible con un tipo de negociación internacional."

La respuesta es sí. Se trata de una deuda con las características que habitualmente tienen las que contraen las empresas aerocomerciales con los bancos o financieras.

Paso a leer la segunda pregunta...

Sr. Storani. — ¿El plazo es de doce meses, señor ministro?

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Se trata de una deuda que se ha venido renovando permanentemente porque justamente, por los problemas societarios los bancos acreedores no querían extender los plazos. Pero tenemos entendido que precisamente ahora que se han capitalizado las acreencias tanto de Iberia como del gobierno argentino y que existe una buena relación deuda-capital los bancos van a extender los plazos sin dificultades.

Sr. Presidente (Menem). — Ha vencido el tiempo del señor ministro para que haga uso de la palabra. Para poder prorrogarlo la Cámara tendrá que autorizarlo.

Sr. Storani. — Debe continuar el señor ministro...

Sr. Genoud. — Debe ser moderado el exceso de tiempo que insuma la exposición del ministro Cavallo porque muchos somos quienes tenemos interés en preguntar y exponer. De tal modo que si se fue tan rápido con el señor senador

Storani, que el señor ministro tenga diez o quince minutos más de tiempo.

Sr. Presidente (Menem). — Señor ministro: ¿va a solicitar algún plazo preciso, para someterlo a votación?

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Pienso que puedo contestar el resto de las preguntas en el mismo exceso de tiempo que insumió al señor senador Storani hacer su alegato.

Sra. Gurdulich de Correa. — Si existe consentimiento de la Cámara, no creo que sea necesario someterlo a votación.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Calculo unos diez minutos.

Sr. Presidente (Menem). — La Cámara se encuentra sin quórum en este momento.

La Presidencia entenderá que si ningún señor senador formula su oposición para que el señor ministro continúe en el uso de la palabra podrá seguir haciéndolo hasta que cualquiera de los integrantes del cuerpo haga una manifestación en contrario, en cuyo caso se someterá a votación la ampliación del plazo para que siga en uso de la palabra.

Continúa en uso de la palabra el señor ministro.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Paso a la segunda pregunta: "En el balance general de ARSA correspondiente al ejercicio cerrado el 30 de junio de 1991 figura la constitución de garantía real perteneciente a la flota de Aerolíneas Argentinas, que bajo la forma de hipotecas aeronáuticas avalan el plan de inversiones. Podría informar el señor ministro: c) si existía una cláusula en el contrato general de transferencia que prohibía enajenar o transferir los bienes, en particular las aeronaves".

Si; existía una cláusula que prohibía enajenar las aeronaves mientras existiera saldo de precio impago por parte de los accionistas.

Y por este motivo, aun cuando la constitución de garantías a favor de quienes a su vez dieron las garantías por el plan de inversiones de ARSA estaba previsto en el contrato general de transferencia, nosotros objetamos formalmente la constitución de esos gravámenes hasta el momento en que pagaran el saldo de precio. Cuando así lo hicieran, levantaríamos la objeción.

A decir verdad, nosotros tratamos de presionar para cobrar rápido el saldo de precio, pero había una cláusula explícita del contrato general de transferencia, que he leído en mi presentación inicial, que les permitía —así dice textual-

mente—: "entregar como contragarantía bienes de ARSA", contragarantía de la garantía que Iberia y los bancos dieran como cumplimiento del plan de inversiones.

Punto b) de la pregunta 2: "Si el Estado nacional fue informado en tiempo y forma respecto de estas operaciones financieras y mediante qué resoluciones las autorizó".

Nosotros no autorizamos expresamente sino que, ante consultas de los directores, les dimos las instrucciones por notas. En este momento no tengo en mente las fechas ni el tenor de las mismas. Pero los directores que representaron al Estado obraron en función de las instrucciones que dio el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Punto c) de la pregunta 2: "Por qué no fue ejercida la facultad de veto en poder del Estado nacional ante el incumplimiento del plan de inversiones y la violación del artículo 7º de la ley 23.696".

El derecho de veto es para la asamblea y no para las decisiones del directorio. Además, es para motivos que no son los aquí alcanzados.

Por otro lado, como dije antes, a nuestro entender no hemos encontrado hasta el momento incumplimientos flagrantes del plan de inversiones; y nuestra impresión es que tienen intenciones de cumplirlo.

Pregunta 3: "Solicito informe al señor ministro respecto de las erogaciones e inversiones efectuadas por el Estado nacional: a) durante el proceso de privatización de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado".

No se han hecho erogaciones fuera de lo habitual. Sobre este tema podría dar alguna respuesta por escrito. Aclaro que este cuestionario no lo recibí con anticipación, razón por la cual ahora no puedo dar detalles de erogaciones anteriores a la privatización. Seguramente habrá habido algún tipo de pago por consultoría o por asesoramiento, pero no lo puedo precisar en este momento.

El apartado b) de la pregunta se refiere a las erogaciones e inversiones efectuadas por el Estado nacional en su carácter de socio del 15 por ciento de ARSA.

Respondo que no ha habido aporte presupuestario de ninguna naturaleza. Si hubo compensación entre acreencias que tenía el Estado nacional —títulos de la deuda externa que debía recibir— y deudas que pagó Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, que eran por cuenta de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado.

Entonces, esas compensaciones se produjeron y lo que hemos comprometido ahora es la capitalización de acreencias que el gobierno nacional todavía tenía —es decir, del derecho a cobrar un monto adicional al ya cobrado—, pero en momento alguno hubo ningún tipo de aporte presupuestario.

El tercer punto de la pregunta pide que informe respecto de las erogaciones e inversiones efectuadas por el Estado nacional actualmente y hasta el mes de octubre del corriente año en su carácter de socio del 43 por ciento de ARSA.

Aquí debo responder que en este caso tampoco hubo ningún aporte nuevo para acrecentar la tenencia accionaria al 43 por ciento.

Como lo he dicho reiteradamente, se trató de capitalizar acreencias, es decir, cuentas a cobrar, entre las cuales estaba una deuda que aún tenían los accionistas de Austral Líneas Aéreas por la privatización que se hizo durante el gobierno anterior y que nosotros, gracias a esta capitalización, de alguna manera estamos cobrando.

La pregunta número 4 dice: "Solicito al señor ministro informe sobre el endeudamiento financiero de ARSA de 1992 y cuánto representa esto para el Estado nacional en su carácter de socio".

El endeudamiento financiero asciende en total a aproximadamente 700 millones de dólares con un activo de 1.100 millones, lo que da un patrimonio neto de 400 millones. Esto contrasta con la situación de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado, que tenía un activo presuntamente igual y pasivos también del orden de los 1.100 millones, por lo cual tenía un patrimonio neto igual a cero.

Pero además debo decir que el Estado nacional no avala absolutamente nada, no es responsable de ningún pasivo, y lo único que el gobierno nacional puede perder es el valor de esas acciones si la empresa terminara en una liquidación. Entonces —repito— no hay ninguna responsabilidad eventual para el gobierno argentino por los pasivos de ARSA, responsabilidad que sí le cabe a Iberia porque los avaló expresamente.

La pregunta número 5 dice: "El día 17 de julio de 1992 el señor ministro en representación del Estado nacional y el señor presidente de ARSA intercambiaron notas en las que, entre otras consideraciones, se designan representantes en los términos de la cláusula XVI del Contrato General de Transferencia.

¿Puede informar el señor ministro qué elementos jurídicos permitieron superar las observaciones formuladas por el Estado nacional con

tenidas en la aludida nota del señor ministro y reconocer como válidas las condiciones propuestas por ARSA, según se refleja en el Acta de Conciliación del 20 de julio de 1992?

¿Podría suponerse que la argumentación efectuada por el señor ministro el 17 de julio de 1992 era inconsistente?"

Comenzaré por contestar la última pregunta. La argumentación que yo hice como ministro el día 17 de julio, idéntica a la argumentación que habían hecho el secretario de Transportes y los asesores letrados, se basaba en todas las cláusulas favorables a la posición del gobierno argentino como acreedor y, también, como entidad que había vendido los activos de ARSA, sin siquiera mencionar las cláusulas del Contrato General de Transferencia y de todos los actos administrativos anteriores que perjudicaban la posición del gobierno argentino. Las omitimos deliberadamente, porque si todo terminaba en un conflicto, en un pleito judicial, uno tiene que argumentar con todos los elementos a favor y dejar que la otra parte lo haga con los elementos que están en nuestra contra.

Ahora bien, si debiera ponderar los argumentos a favor o en contra de nuestra posición, diría que habría un 10 por ciento a favor y un 90 por ciento en contra.

Yo he aprendido a negociar como ministro de Relaciones Exteriores y Culto —además, creo que sabía negociar antes— y debo decir que toda vez que uno está negociando muestra las cartas que le conviene y deja que sea el contrincante el que haga jugar las cartas que a él le conviene. Esto es lo que nosotros hicimos.

Pero cuando redacté y presenté esa nota con una posición ciento por ciento a favor de los intereses del Estado argentino, sabía muy bien que si no llegábamos a un acuerdo íbamos hacia un juicio donde llevábamos las de perder, y perder todo. Entonces, cuando recibimos la contestación de la otra parte y apelamos al mecanismo de solución de controversias previsto en el Contrato General de Transferencia, tuvimos que buscar una solución que hiciera una ponderación razonable, adecuada y realista de los argumentos en favor de las respectivas posiciones que tenían las partes en conflicto.

Por lo tanto, nosotros hemos tenido argumentos muy sólidos que están detalladamente expuestos en el expediente, con todos los informes técnicos, que obra en poder de la Comisión Bicameral y que está a disposición de todos los señores senadores.

Pregunta número 6: "¿Qué significación tiene para el Estado nacional y su política de privatizaciones lo suscripto en los puntos 8) y 9) del Acta de Conciliación?" El punto 8) dice: "Que no obstante ello, tal conclusión debe juzgarse adecuadamente con la obligación que pesa sobre los socios de una sociedad anónima prestataria de servicios de transporte aerocomercial de dotarla de las estructura patrimonial necesaria para afrontar la actividad (ley 17.285 - Código Aeronáutico, artículo 105). Concordantemente con ello, teniendo en cuenta los planes de desarrollo futuro de la compañía y las expectativas del Estado nacional con relación a su participación patrimonial, resultaría necesario disponer un incremento de capital que sea compartido por el Estado, de no existir otra alternativa ante la falta de inversión privada argentina suficiente para concurrir al mismo".

El punto 9) dice: "Que de seguirse el curso de acción propuesto en el presente se obtendría el doble efecto de mantener las máximas expectativas patrimoniales del Estado nacional y mejorar significativamente la relación deuda-patrimonio neto de ARSA".

Nuestro examen cuidadoso de las obligaciones de los accionistas de ARSA para con el Estado argentino nos llevó a concluir que ARSA estaba perfectamente autorizada para endeudarse y pagar con endeudamiento el precio de los activos que Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado había vendido a ARSA y no a Iberia y a sus accionistas. Tan autorizada a endeudarse estaba que fue ARSA la que se endeudó con el gobierno argentino por el saldo de precio, es decir que en el acta misma de transferencia de activos de ARSA se constituyó una deuda equivalente al saldo de precio; de manera que no podíamos desconocer la posibilidad de endeudamiento.

Lo que hicimos valer para obligar a Iberia y a sus socios a capitalizar la empresa y mejorar la relación deuda-patrimonio fue la visionaria cláusula del Código Aeronáutico que exige de las empresas que gozan de los privilegios que significa operar con bandera argentina y en el mercado aerocomercial argentino, que tengan una relación deuda-patrimonio adecuada, que asegure la viabilidad de los servicios. Fue sobre la base de esa cláusula —y no de las previsiones del Contrato General de Transferencia— que logramos que Iberia aceptara capitalizar los aportes que había hecho en carácter de préstamos. Por supuesto que para ello debimos acompañarla con la propia capitalización de nuestras acreencias porque, de otra manera, ha-

bríamos violado otro artículo del Código Aeronáutico, ya que de haber capitalizado sólo Iberia, de no haber tenido acompañamiento de accionistas argentinos en esa capitalización, la propiedad extranjera hubiera pasado a ser de más del 49 por ciento. Eso está en colisión con el Código Aeronáutico y con las normas internacionalmente aceptadas para las aerolíneas de bandera.

De manera que, en cuanto a los puntos octavo y noveno, debo decir que hemos encontrado la forma de obligar a Iberia a que capitalizara a la empresa, "pari pasu" con la capitalización de acreencias que decidió el gobierno argentino para cumplir cláusulas del Código Aeronáutico y posibilitar el buen desenvolvimiento de la empresa.

Pregunta número 7: "¿Lo acordado por el señor ministro en representación del Estado nacional en el apartado 7) incisos a, b y c de 'Ejecución del acta de conciliación y acuerdos complementarios' significa que Austral-Cielos del Sur S.A. está siendo reestatizada y que el Estado nacional participará en un 43 por ciento de la misma?"

No, Austral-Cielos del Sur S.A. es propiedad de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima. Y el gobierno argentino es propietario, junto con los trabajadores, una vez que se instrumente la propiedad participada del 43 por ciento de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima. Pero no somos propietarios directos de Austral Líneas Aéreas.

"¿Podría el señor ministro enunciar los principales lineamientos de la política aerocomercial del Estado nacional?"

Con mucho gusto. Queremos que haya un buen nivel de servicios para los vuelos de cabotaje y también para la interrelación de la Argentina con el resto del mundo. Para ello, por un lado alentamos el desarrollo de otras empresas aerocomerciales y, al respecto, estamos por sacar algunos decretos en el proceso de desregulación que van a facilitarlos.

Por el otro lado, ejercemos la autoridad de regulación y, por ejemplo, miramos bien el nivel de las tarifas, como lo he puesto de manifiesto al compararlas con las que rigen en otros mercados de cabotaje en el resto del mundo. Asimismo, llevamos adelante con eficacia las negociaciones bilaterales para aumentar las frecuencias en nuestra vinculación internacional. Y ahora, con la representación que nos da en el directorio el hecho de contar con el 43 por ciento del paquete accionario, trataremos de colaborar en la gestión

empresaria con buenos representantes del capital accionario estatal, para asegurarnos de que la empresa tenga un desarrollo que permita la buena prestación de servicios, tanto de cabotaje como internacionales.

Pregunta número 8: "Si puede informar el señor ministro quién es el profesional representante del Estado nacional que integra la Comisión Fiscalizadora de ARSA".

Hasta este momento, no hay ningún representante del Estado nacional en la Comisión Fiscalizadora de ARSA. Ocurre que por la proporción accionaria correspondiente al gobierno, no teníamos forma de acceder. Pero ahora, mientras tengamos el 43 por ciento, pensamos que vamos a poder incluir a un miembro de los tres de la Comisión Fiscalizadora. De esa forma tendremos, además de representantes en el directorio —que serían cuatro, más el representante de los trabajadores, con lo cual se llegaría a cinco en total, sobre un directorio de doce, y esperamos que haya algún otro representante de los socios argentinos—, representación en la Comisión Fiscalizadora.

Todavía no están designados los nuevos directores en representación del Estado ni el miembro de la Comisión Fiscalizadora.

Pregunta número 9: "¿Qué sustento jurídico permite afirmar que ARSA es línea de bandera?"

Las disposiciones del Código Aeronáutico, que se están cumpliendo perfectamente. Y, si había algunas dudas respecto de si se cumplían, ahora ya no quedan. Sucede que con la capitalización de acreencias que ha comprometido el gobierno, siguen manteniendo Iberia y los bancos extranjeros un porcentaje del 49 por ciento y, por lo tanto, siguen dándose las condiciones para que sea una línea de bandera.

Pregunta número 10: "Según información publicada por el diario 'Clarín' el día 11 de agosto de 1992 en el artículo 'Aerolíneas: argumentos de la Procuración para respaldar el acuerdo del gobierno', la Procuración del Tesoro se eximiría de opinar de puntos del convenio porque no le habría sido requerida su posición sobre los mismos. ¿Pondría el señor ministro a disposición del Honorable Senado la documentación por la que se establece la consulta y el correspondiente dictamen de la Procuración del Tesoro?"

Todos los antecedentes, con todos los dictámenes y con todos los requerimientos, están en el expediente que obra en poder de la Comisión Bicameral y al que tienen acceso todos los señores senadores.

Sra. Gurdulich de Correa. — El expediente original ha sido remitido a este Congreso y está a disposición de los senadores por vía de la Secretaría.

Sr. Presidente (Menem). — La señora senadora por Santa Fe le solicita una interrupción...

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Creo que ya ha hecho la aclaración correspondiente.

Pregunta 11: "Si el señor ministro podría suministrar el informe respecto del dictamen del contador certificante del balance general de ARSA al 30 de junio de 1991, así como el informe de la Comisión Fiscalizadora y el informe de los auditores externos".

Con mucho gusto puedo facilitarles las copias correspondientes. De cualquier modo, también obran en el expediente que acabo de mencionar, junto a todos los dictámenes. El balance fue certificado por una firma de reconocida solvencia y de nivel internacional, como es Pistrelli, Días y Asociados, representantes en la Argentina de Arthur Andersen, que es una de las organizaciones de auditores externos más grandes del mundo. También está el informe de los síndicos y de la Comisión Fiscalizadora. No sé si quieren que lea tales informes o bien que queden a disposición de los señores senadores...

Pregunta 12: "Si el señor ministro es consciente o al menos ha tenido en cuenta que el Estado nacional tiene en el directorio de ARSA dos miembros cuyos informes conocemos. ¿No considera el señor ministro que ambos directores han caído dentro de lo establecido en el artículo 301 del Código Penal vinculado con su acción en este directorio?"

Absolutamente, no. Creemos que los directores que han representado al Estado han actuado en función de instrucciones que les hemos dado; tales instrucciones han sido las más adecuadas para cada circunstancia y ellos no han incurrido absolutamente en ningún delito.

Pregunta 13: "Si el consentimiento que los directores del Estado nacional en ARSA han prestado para el aumento del capital accionario ¿no es acaso el típico acto fulminado por el mismo artículo 301 del Código Penal agravado?"

El aumento de capital se hizo a través de expresas instrucciones que yo di, en mi carácter de ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos, por los que asumo la plena responsabilidad. Tales instrucciones están transcritas en las actas donde consta la aprobación del aumento de capital. Los futuros aumentos aún no se han hecho: se han convenido, pero requieren de

todo el proceso determinado por la ley de sociedades y de los actos societarios respectivos.

Pregunta 14: "Si puede informar el señor ministro por qué razón en esta negociación final realizada los días 20 y 21 de junio de 1992 no participa el secretario de Transporte ni por el área jurídica el doctor Efraín Richard".

En esos días el secretario de Transporte estuvo en el exterior por otro tema muy importante, como es el nuevo sistema de cobranza de boletos en el transporte urbano. Sin embargo, estuvo en permanente contacto telefónico conmigo, en todo momento, y compartió todas las decisiones. Con respecto al doctor Efraín Hugo Richard, debo señalar que había sido contratado para dar su opinión sobre los aspectos societarios y el posible conflicto que podía darse en caso de que no se llegara a un acuerdo. Cuando elegimos la estrategia de avanzar a través de lo dispuesto en las cláusulas del contrato general de transferencia, en el sentido de propiciar una conciliación y llegar a un acuerdo, obviamente, los servicios del doctor Efraín Hugo Richard ya no fueron necesarios y él se desvinculó de la Secretaría de Transporte y de este operativo. A tal punto fue así que el señor Efraín Hugo Richard no conocía ni pudo ni debía opinar —ni tuvo oportunidad de hacerlo— sobre actos respecto de los cuales no tuvo participación. Si en algún momento dio alguna opinión contestando algún reportaje, debe haber sido por la hora temprana a la que lo llamaron.

Señor presidente: agradezco a los señores senadores la paciencia que han tenido para escuchar mi presentación, a veces apasionada. Creo que esa es una de las características más negativas de mi personalidad. Todavía no he aprendido a controlar ese apasionamiento. Si el tono o incluso algunas palabras que empleé pudieron molestar a algún señor senador, pido sinceramente disculpas por ello. No fue esa mi intención. He tratado de brindar mis explicaciones con elocuencia y convicción porque estoy convencido de que nos encontramos en una Argentina diferente de la del pasado, parecida a los países que progresan en el mundo.

En esta Argentina se produjo un proceso de privatizaciones que inicialmente generó expectativas desmedidas de ingresos de capital, porque se pensaba —y predominaba la idea en la opinión pública— que vendíamos las "joyas de la abuela". Además, sobrevinieron eventos negativos para todas las aerolíneas del mundo. Pese a eso, podemos decir que la operación inicial y las sucesivas negociaciones han dado lugar a resul-

tados que son francamente positivos para la Argentina y para sus ciudadanos.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Corrientes, bloque autonomista.

La Presidencia se permite recordar que cada uno de los señores senadores anotados para hacer uso de la palabra, de acuerdo con el nuevo Reglamento dispone de quince minutos para hacer su exposición, incluidas las preguntas que deseen formular al señor ministro.

Sr. Romero Feris. — De acuerdo, señor presidente, con la salvedad de que la Cámara puede aprobar, según el artículo 201, la ampliación del término establecido.

Señor presidente, señor ministro, señores funcionarios, señores senadores: agradezco la presencia del señor ministro en este Honorable Senado, al que siempre ha estado dispuesto a concurrir y lo ha hecho en varias oportunidades. Incluso, hoy mencionó que estuvo dispuesto a venir antes de que lo pidiéramos nosotros para explicar este tema fundamental que se refiere a Aerolíneas Argentinas y a las privatizaciones en general.

Agradezco este hecho muy especialmente pero no comparto sus afirmaciones en lo que respecta a otros ministros del Poder Ejecutivo nacional.

Esta mañana tuvimos el ejemplo concreto y terminante cuando esperábamos contar con la presencia del ministro del Interior, que no concurrió —y ya lo había anunciado— a este recinto y se expresó en forma peyorativa, incluso, con respecto a los senadores por Corrientes. A la vez, tampoco tuvo en cuenta a esta Cámara, a este honorable cuerpo que por unanimidad votó a favor del proyecto que disponía su interpelación por varios temas atinentes a su cartera, lo cual sucedió el 3 de junio próximo pasado; es decir que hace más de dos meses y medio que el señor ministro Manzano sabía que debía venir a este Senado. Sin embargo, hasta el día de la fecha no lo ha hecho.

Ahora está de por medio una cuestión gravísima: la extensión de la intervención en mi provincia, Corrientes, mediante un decreto que fue firmado cuando el Congreso se encontraba en pleno período de sesiones ordinarias. Tanto el Senado como la Cámara de Diputados estaban sesionando el día en que se firmó ese decreto.

Por eso hoy le pedí la interrupción al señor ministro Cavallo cuando se refería al federalismo y al respeto a las provincias. Quería manifestarle que esto en la práctica no se lleva a cabo cuando

se interviene de esta manera a una provincia, cuando se avasallan las autonomías provinciales y se ataca al federalismo.

En ese sentido, el ministro Manzano agravó a este Senado cuando dijo a través de los medios de comunicación —tengo textualmente sus palabras—, lo siguiente: "No nos preocupa la actitud que pueda tomar el Congreso porque estamos convencidos de la razonabilidad de nuestra medida..."

Sr. Rubeo. — ¡Estamos hablando de otro ministro!

Sr. Presidente (Menem). — Solicito a los señores senadores no interrumpir al señor senador.

Sr. Romero Feris. — ¡Pido que no se me interrumpa, al igual que no se me permitió interrumpir a mí! Estoy contestando a lo que dijo el señor ministro...

Sr. Presidente (Menem). — Solicito a los señores senadores que no interrumpan al orador.

Sr. Rubeo. — Estamos hablando de una interpelación.

Sr. Presidente (Menem). — Continúa en el uso de la palabra el señor senador por Corrientes.

Sr. Romero Feris. — Por lo que dijo el ministro Manzano puede verse que no hay coherencia en la actitud de los ministros del Poder Ejecutivo.

En lo que se refiere al respeto al Parlamento sobre el cual el ministro Cavallo se ha manifestado, él ha cumplido porque vino en varias oportunidades, sea a este recinto o al Salón Rosado, y están de por medio más de 93 decretos de necesidad y urgencia dictados durante la gestión de este gobierno nacional.

Quiero adelantar que voy a ser lo más breve posible, pero debo manifestar que en gran medida no comparto las expresiones, aclaraciones y respuestas que ha brindado el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. Incluso, en la Comisión Bicameral de Reforma del Estado él dio a conocer una cifra concreta en oportunidad de su concurrencia para explicar el tema de la reestatización. En tal sentido acotó con respecto a la compra de acciones de Aerolíneas Argentinas que la empresa perdía 10 millones de dólares mensuales. En cambio hoy —al menos si yo no entendí mal— nos dio una cifra diferente.

Por eso quiero señalar este punto y solicitar su aclaración, ya es algo que me preocupa, fundamentalmente teniendo en cuenta que el Estado

tiene de nuevo el 43,2 por ciento de las acciones de Aerolíneas Argentinas. En este aspecto siento tranquilidad espiritual para manifestar que cuando se comenzó el proceso de privatización de Aerolíneas Argentinas presenté a consideración de la Comisión Bicameral un escrito de varias carillas en el que dejé expresamente sentada mi posición, poniendo en claro mi pensamiento sobre el tema.

Como hay otros señores senadores que desean hacer preguntas y el Reglamento establece un límite en cuanto al uso de la palabra, del cual no quiero excederme, paso a formular las preguntas. Algunas, en cierta medida, ya fueron contestadas; pero como no estoy satisfecho, voy a replantearlas para ver si es posible una aclaración más amplia.

Se encuentran vigentes disposiciones del Código Aeronáutico y de la ley 19.030, de transporte aerocomercial, según las cuales la dirección de la línea de bandera y de las líneas de cabotaje debe ser ejercida por argentinos con domicilio efectivo en el país. Al respecto quiero saber si no se estarían violando estas normas legales con la firma del pasado 21 de julio al acordarse que Iberia actuará como operador de Aerolíneas Argentinas. Esta pregunta fue contestada, pero insisto en que no me satisfizo la respuesta.

Cuando se encaró la privatización de Aerolíneas Argentinas se enunció como objetivo fundamental llegar a un proceso de desmonopolización del transporte aéreo, a la modernización de la flota de aviones —cosa que no se ha logrado en el transcurso del tiempo ya que creo que se incorporó un solo avión a esta flota e incluso el mantenimiento deja mucho que desear— y lograr así una mejora del servicio a la vez que la reducción de las tarifas. La suscripción del citado convenio, que convalida por una parte la flexibilización del plan de inversiones y por la otra la adquisición de "Cielos del Sur" —o sea Austral—, que del modo propuesto pasa a ser propiedad del Estado en su 43,2 por ciento, ¿no desvirtúa de modo prácticamente absoluto todos los propósitos detallados?

Otra pregunta es la siguiente: ¿En qué plazo estima el señor ministro que se revertirá el actual estado deficitario de la explotación de Aerolíneas y si el monto anual de los quebrantos es similar al que producen los servicios de los transportes de pasajeros por ferrocarril —que es lo más barato—?

El señor ministro también se refirió a la pregunta que voy a formular ahora. Atento a que el

Estado aumentaría su participación accionaria llegando al 43,2 por ciento, ¿por qué motivos no se ha previsto en forma concordante integrar de modo necesario el órgano de fiscalización de Aerolíneas? Lo que digo es por qué esto no se incluye en la negociación.

Es decir, son varios los interrogantes que deseo formular, porque realmente me preocupan. Muchas de las explicaciones dadas por el señor ministro se refirieron expresamente a Aerolíneas Argentinas y, a pesar de lo que dicen algunos señores senadores de la bancada oficialista, muchas otras no tienen nada que ver con ese tema.

Es por esto que quiero se me conteste, para lo que le giro una copia de las preguntas al señor ministro, reiterándole mi agradecimiento por su presencia en este recinto y pidiendo especialmente que los otros ministros —en particular el del Interior—, cuando se da una gravísima situación como la ocurrida en mi provincia, sigan su ejemplo y concurren a este Senado para que podamos formular las preguntas pertinentes y realizar la interpelación correspondiente.

Sr. Gass. — ¿Me permite una brevísima reflexión, señor presidente?

Sr. Presidente (Menem). — Sí, señor senador por Buenos Aires.

Sr. Gass. — Creo que la presencia en este recinto del señor ministro de Economía da motivo a abundantes elogios. Pero no hace más que cumplir con la Constitución. El artículo 63 de nuestra Carta Magna establece que los ministros deben concurrir a los recintos del Senado o de la Cámara de Diputados cada vez que los legisladores lo soliciten. Que haya un ministro que no lo cumpla, allá él que viola la Constitución Nacional.

Sr. Romero Feris. — ¿Me permite una interrupción, señor presidente?

Sr. Britos. — Lo que pasa es que el ministro no tiene la culpa de que ustedes sean mimosos.

Sr. Romero Feris. — Estoy haciendo un cuadro comparativo.

Sr. Presidente (Menem). — Los señores senadores están planteando cuestiones ajenas al motivo de la interpelación.

Sr. Gass. — Yo quería preservar la Constitución.

Sr. Presidente (Menem). — No estamos discutiendo la Constitución sino la privatización de Aerolíneas.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Voy a responder a cada una de las

preguntas formuladas por el señor senador por Corrientes.

La primera dice: ¿Se encuentran vigentes disposiciones del Código Aeronáutico y de la ley 19.030 por las cuales la dirección de la línea de bandera y de las líneas de cabotaje debe ser ejercida por argentinos con domicilio efectivo en el país? ¿No se estarían violando estas normas legales en la firma del convenio del pasado 21 de julio al acordarse que Iberia actuara como operador de Aerolíneas?

En primer lugar, la norma del Código Aeronáutico no habla de argentinos sino que dice que el control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas con domicilio real en la República, y Aerolíneas está siendo conducida y manejada por personas con domicilio real en la Argentina. El papel de Iberia es el de una empresa aérea que ayuda y asesora en la operación y que, por supuesto, es un accionista importante. Tiene el 30 por ciento, tal como lo exigía el pliego del llamado a licitación.

En el convenio del 21 de julio próximo pasado no se ha alterado para nada la característica de la relación de Iberia con Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima. En el único sentido en el que se habla de Iberia como operadora es en el de que no se pueden vender las acciones que quedan en poder del Estado a otras aerolíneas. Esto es así para no crear una relación societaria conflictiva. Pero de ninguna manera se afecta el carácter de la relación entre Iberia y Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima.

Sr. Romero Feris. — ¿Me permite una pequeña interrupción el señor ministro?

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Sí, señor presidente.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Corrientes.

Sr. Romero Feris. — Tengo entendido que Iberia no tiene domicilio real en la Argentina. Si lo tuviera, me gustaría saber cuál es.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — No debe ser Iberia sino los ejecutivos que están al frente de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima —aunque hayan sido funcionarios que trabajaron en Iberia pero que ahora son directivos de Aerolíneas Argentinas, en la medida en que ejercen funciones ejecutivas—, quienes deben tener domicilio real en el país. Eso es lo que exige el Código Aeronáutico.

Además, por supuesto, hay socios que son argentinos y también lo son quienes representan al Estado.

Sr. Romero Feris. — No comparto su criterio.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — No es Iberia la persona jurídica que dirige Aerolíneas Argentinas. Se trata de personas físicas que tienen domicilio real en el país.

Sr. Romero Feris. — Dice: "... que actuará como operador...". A eso me refiero.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Se habla de que continuará operando en el sentido que estaba establecido en el llamado a licitación, es decir, en lo que fue la relación original entre Iberia y Aerolíneas Argentinas.

Se trata de un accionista que tiene una responsabilidad especial, que es aportar su experiencia y conocimientos para que la empresa esté bien manejada. Pero los directivos y ejecutivos de la empresa en la medida que cumplen funciones ejecutivas, tienen domicilio real en el país, de acuerdo con lo que exige el Código Aeronáutico.

Sr. Romero Feris. — En definitiva, me está dando la razón.

Sr. Presidente (Menem). — El señor ministro ha contestado su pregunta, cualquiera sea la interpretación que usted haga de la respuesta.

Hay otros senadores que quieren interrogar al ministro.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — "Cuando se encaró la privatización de Aerolíneas Argentinas, se enunció como objetivo fundamental llegar a un proceso de desmonopolización del transporte aéreo, la modernización de la flota de aviones y lograr así una mejora del servicio a la vez que la reducción de las tarifas. La suscripción del citado convenio, que convalida por una parte la flexibilización del plan de inversiones y, por la otra, la adquisición de Cielos del Sur —o sea, Austral—, que del modo propuesto pasa a ser propiedad del Estado en un 43,2 por ciento, ¿no desvirtúa de modo prácticamente absoluto todos los propósitos detallados?"

En primer lugar, Austral era anteriormente de propiedad de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima. Así que en nada ha cambiado la situación. Lo único que hemos hecho nosotros es mejorar la capitalización de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, capitalizando en cabeza del gobierno argentino algunas acreencias y posibilitando, asimismo, la capitalización por parte de Iberia, para que la empresa pueda funcionar bien.

En el futuro, cuando aparezcan candidatos argentinos para comprar esas acciones, a través de

algún sistema de oferta pública las ofreceremos en el mercado.

Con respecto a la modernización de la flota de aviones, es un objetivo que se está cumpliendo. Ya se ha incorporado un avión MD-83. Otro llegará el próximo 27 de agosto y a otros cinco de la misma marca así como de otras, también de larga distancia, está contemplado incorporarlas en el plan de inversiones.

No tenemos previsión alguna en materia de relajar el plan de inversiones en lo que atañe a satisfacer adecuadamente la demanda de transporte.

Cuando hablamos de flexibilización nos referimos a adaptar mejor los equipos, sus características a las demandas del mercado. En todo caso, es para prestar mejor el servicio y no para desmejorar dicha prestación.

Con respecto a las tarifas, éstas no han aumentado desde la privatización. Se han mantenido constantes en pesos y en dólares, y en algunos casos han bajado porque la empresa comenzó a implementar...

Sr. Romero Feris. — Señor ministro...

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — ... como en el resto del mundo hacen las empresas aerocomerciales, sistemas de descuento a los que acceden los clientes que reúnen ciertas condiciones.

En lo que hace a la conexión internacional, las tarifas aéreas han disminuido. Actualmente tenemos tarifas de vinculación de la Argentina con el resto del mundo más baratas que las que se aplicaban en 1990, dado que existe una fuerte competencia.

"En qué plazo estima el señor ministro que se revertiría el actual estado deficitario de la explotación de Aerolíneas, y si el monto anual de los quebrantos es similar al que producen los servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril".

Cuando visité la Comisión Bicameral tenía datos hasta julio. Y también señalé que en los últimos meses Iberia había aportado dinero en el orden de los 10 millones de dólares mensuales, no necesariamente para cubrir las pérdidas, sino las necesidades financieras de la empresa, aunque ciertamente hasta junio las pérdidas de la empresa fueron significativas. Pienso que se ubicaron entre 5 y 10 millones de dólares mensuales.

Los datos que di hoy se refieren a julio, que es un mes en el que ha habido ganancias en el orden de los 6 millones de dólares, dejando a

salvo que estacionalmente se produce un mayor transporte de pasajeros debido a las vacaciones.

Habrá que ver si esta reversión en el resultado es sostenible en el tiempo. Pero en todo caso Aerolíneas Argentinas está experimentando resultados parecidos a los que se dan en el grueso de las aerolíneas del mundo; y creemos que en el futuro podrá tener resultados positivos.

Considero que la pérdida de Aerolíneas Argentinas de ninguna manera puede compararse con la de Ferrocarriles. En primer lugar porque ésta debe ser pagada todos los meses en forma constante y sonante por el Tesoro nacional para que se puedan abonar los sueldos.

La pérdida que pudo haber tenido Aerolíneas Argentinas se financió íntegramente con aportes contantes y sonantes de Iberia.

Esta es la gran diferencia que tiene esta operación del Estado argentino en el caso de Aerolíneas Argentinas con todo el resto de las empresas del Estado. Y habla a las claras de la conveniencia del proceso de privatización porque releva al gobierno de la responsabilidad de financiar con su presupuesto las pérdidas e inversiones. Esto se ha logrado absolutamente y sin duda alguna con el proceso privatizador de Aerolíneas Argentinas.

Ahora bien, que una empresa privada en la que el Estado es socio minoritario —y además de ello transitorio hasta tanto aparezcan candidatos argentinos que compren acciones— pueda perder es un hecho que se da en la Argentina y en todos los países del mundo.

Las empresas privadas no tienen aseguradas sus ganancias; pueden ganar o perder, esto dependerá de circunstancias coyunturales y de los manejos empresarios. La gran diferencia es que cuando una empresa privada pierde no requiere aportes del presupuesto ni avales del Tesoro para financiarse.

Esto es exactamente lo que hemos logrado gracias al proceso de privatización. Las pérdidas de Aerolíneas Argentinas han sido financiadas con aportes de Iberia y no del presupuesto argentino; y cuando hubo que avalar, lo hizo Iberia y no el Estado argentino.

Sr. Romero Feris. — ¿Me permite una interrupción, señor ministro?

Sr. Presidente (Menem). — ¿Le concede la interrupción, señor ministro, al senador por Corrientes?

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Sí

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Corrientes.

Sr. Romero Feris. — Mientras tanto, como lo dije en la Comisión Bicameral cuando usted estuvo, si existe el déficit de los 10 millones que usted manifestó, aunque expresa que en julio hubo superávit, el Estado va a tener que pagar por el 43,2 por ciento de las acciones que tiene la empresa.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — No, ningún socio tiene obligación de pagar ningún déficit. Lo que vamos a soportar como socio son las pérdidas. Eso...

Sr. Romero Feris. — Si tiene 10 millones de pérdida, en la proporción de las acciones que tiene el Estado...

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Pero puede ser que se pierda valor patrimonial y que luego se necesiten aportes de capital. En su momento el gobierno decidirá si aporta capital o no. Probablemente para el momento en que hubiere que aportar nuevos capitales podamos lograr que estas acciones sean compradas por accionistas privados argentinos. Es decir, no hay ningún mecanismo de la ley de sociedades o de cualquier otra norma en vigencia que obligue a los accionistas a cubrir la pérdida de las empresas. Las soportan a través de la desvalorización del capital a que da lugar la pérdida. Entonces, de ningún modo se están comprometiendo aportes presupuestarios.

Diferente era la situación de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado, que se financiaba con aportes presupuestarios o con avales que daba el Tesoro argentino. Eso es precisamente lo que hemos logrado revertir a través del proceso de la privatización.

La última pregunta del señor senador por Corrientes dice: "Atento a que el Estado aumentaría su participación accionaria llegando al 43,2 por ciento. ¿por qué motivos no se ha previsto en forma concordante integrar de modo necesario el órgano de fiscalización de Aerolíneas Argentinas?"

Si lo hemos previsto. Además todo socio, una vez que tiene un porcentaje de capital, puede hacer valer su derecho como tal para votar por una determinada conformación del Directorio y, también, de la Comisión Fiscalizadora. Pero nosotros hemos logrado que se anticipe el ejercicio del derecho incluso antes de que tengamos el 43 por ciento del capital, tal como se puede leer en una nota enviada por el Directorio de Iberia, donde se reconoce que van a designar un miembro de la Comisión Fiscalizadora a propuesta del

Estado nacional en forma inmediata. Dicha nota está en el expediente al que pueden acceder todos los señores senadores en la Comisión Bicameral.

De esta forma, señor presidente, he concluido la contestación a las preguntas del señor senador por Corrientes.

Sr. Presidente (Menem). — Le corresponde el uso de la palabra al señor senador por San Juan, pero voy a disponer pasar a un cuarto intermedio de diez minutos con permanencia en las bancas para que el ministro y sus colaboradores puedan tomar un respiro.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Muchas gracias.

— Son las 20 y 48.

— A las 21 y 7.

Sr. Presidente (Menem). — Continúa la sesión.

Tiene la palabra el señor senador por San Juan.

Sr. Posleman. — Señor presidente: me toca fijar nuestra posición sobre este controvertido tema de la privatización de la empresa Aerolíneas Argentinas. Quiero expresar que nuestro bloque la apoyó.

Creímos que el esquema que había sido presentado para la eliminación del déficit y para la participación real de capitales privados en el manejo de las empresas del Estado iba a contribuir a la solución de los graves problemas económicos que estaba viviendo nuestro país en ese momento.

Realmente, si hacemos un análisis de lo que se propuso, de lo que se dijo en cuanto a los objetivos de esta privatización y del resultado final que hoy podemos ver, nos sentimos profundamente defraudados. Se hizo una licitación con un solo oferente: el precio que se pagó por la transferencia de la empresa no fue, conveniente, pese a lo que ha expresado aquí el señor ministro, quien ha utilizado la frase de que algunos creen que se están vendiendo las "joyas de la abuela", afirmando que en realidad estamos vendiendo la "hipoteca de la abuela". Yo creo que es un grave concepto que de ninguna manera podemos compartir.

El dijo que el valor de Aerolíneas era cero por la deuda existente. Pero los que compraron no adquirieron la deuda, sino que recibieron la empresa libre de toda carga, de todo peso, de todo aquello que significara una carga para la empresa: el endeudamiento quedó a cargo del Estado nacional. Así que mal podemos aceptarlo.

No vendemos la hipoteca; vendemos los aviones y nos quedamos con la hipoteca para cumplirla todos los argentinos dentro del marco de, la deuda externa.

Díra que hubo un manejo hasta desaprensivo respecto de esta licitación; cumpliendo plazos a rajatabla, con apuros y en circunstancias poco aclaradas, postergando los intereses del Estado nacional o del país por el cumplimiento de plazos y objetivos, cuando aquello podría haber sido mostrado como un éxito del gobierno. Igualmente podría haber sido un logro del gobierno haber mostrado un resultado final exitoso. Pero hoy estamos frente a esta circunstancia que nos está demostrando que no es así.

Se prometió mejora de servicios, y esto no ocurrió. Se prometió que se evitaría un monopolio, que el objetivo era la libre competencia, la libre concurrencia. Ahora tenemos concentrados todos los servicios aéreos en una sola mano dentro del ámbito del país.

Existe el deterioro de los servicios, la preocupación manifestada tanto en la Cámara de Diputados como en la de Senadores acerca del déficit en el mantenimiento de esta empresa, que está sobreexplotada.

Soy un hombre de talla pequeña; pero preguntaría a quienes son más grandotes si caben en los espacios entre asiento y asiento que tienen los aviones de hoy. Y también preguntaría a quienes son un poquito gorditos qué les sucede cuando abren la mesita para comer, es decir si no les da en el medio de la barriga. Esto puede sonar sólo como un ejemplo, señor presidente; pero está marcando tendencias que nos deben preocupar a todos los argentinos, ya que éstos son los servicios aéreos que tenemos hoy, privatizados. Y estamos perdiendo.

Por una decisión empresarial, Iberia deja de utilizar una ruta que al país le costó esfuerzo y también negociaciones internacionales con otros países, como es la ruta transpolar y los servicios a Australia y Nueva Zelanda. Esto también lo estamos perdiendo y nos debe preocupar a todos.

Si analizamos los sucesivos pasos que se han ido cumpliendo en el manejo de esta licitación, veremos que la propuesta inicial se transformó en un negocio que finalmente ha sido desastroso para la Nación.

Anticipo que, a pesar del gran esfuerzo que ha hecho el señor ministro, con vehemencia y convicción, como él lo hace, para explicarnos su posición, no ha logrado convencerme. Voy a decir cuáles son las razones por las que no me ha convencido.

En primer lugar, entiendo que no vendimos una hipoteca. Lo que se vendió fue un activo, sin pasivos. Es decir que el patrimonio de Aerolíneas Argentinas, que algunas consultoras internacionales valoraron en 1.100 millones de dólares, fue transferido por algo más de 600 millones de dólares, según sea considerado el valor de los títulos de la deuda externa que se dieron en pago.

Lo que nos preocupa en el fondo es este complicado trámite licitatorio, con avances y retrocesos, con flexibilidad por parte de las empresas adjudicatarias para cumplir con los plazos y formas de pago y para entregar títulos de la deuda. En fin, se han dado una serie de circunstancias que me hacen sospechar que todo esto pudo haber sido pactado con anterioridad para que la empresa adjudicataria se presentara a la licitación.

Aquí ha habido una licitación con un solo oferente; las condiciones eran rigurosas porque se exigían garantías y compromisos de pagos importantes. Sin embargo, después se permitió que la empresa no soportara determinados compromisos.

Hay en esto un asunto que es fundamental. Cuando se firma el contrato de transferencia, a que ha hecho mención el señor ministro, aparentemente interviene el grupo adjudicatario, pero de rondón — o vaya a saber a través de qué manos o intereses — aparece como responsable la empresa ARSA. Esto aparece en el punto 3º, incisos a) y b) de ese contrato; ahí está ARSA y empieza toda esta confusión.

Quiero que los señores senadores entiendan con toda claridad que ésta es una cuestión jurídica elemental. Hay un comprador, hay un vendedor — que es el Estado nacional — y hay una metodología, que es la constitución de una sociedad anónima. El responsable del pago por los bienes que se adjudican, es decir, el 85 por ciento del capital, es el grupo adjudicatario. De ninguna manera debió permitirse una transformación de modo que ese pasivo o esa obligación fuera transferida a esta empresa instrumental, que es la que se crea ínterin.

Ese mismo acuerdo se cuida de mantener los derechos del grupo adjudicatario. Cuando se refiere al tema de las demandas judiciales dice que si las hay el Estado nacional garantiza tanto a ARSA como al grupo adjudicatario en conjunto o a los integrantes del grupo, las consecuencias de estos pleitos. Esto permite ver que en la redacción de este contrato se han perjudicado los inter-

reses de la Nación en forma grave, negligente, culposa o dolosa. Esto debe ser averiguado.

Sr. Presidente (Menem). — La Presidencia informa al señor senador que le quedan tres minutos para completar el plazo de su exposición.

Sr. Posleman. — Sí, señor presidente.

La explicación que ha dado el señor ministro no me satisfizo. Nosotros queremos saber quiénes son los responsables de esta transformación del contrato perjudicial para la Nación.

En este aspecto, una de las preguntas es si se va a realizar una investigación sobre la responsabilidad de los que cambiaron las reglas del juego en perjuicio de la Nación. Me refiero a las cláusulas perfectamente determinadas en el pliego licitatorio y en sus complementos y a este paso intermedio que es la firma del contrato de transferencia. ¿Se ha hecho esto indebidamente, con grave negligencia, con torpeza o dolosamente?

La otra pregunta se refiere a si se ha ratificado ya por decreto del Poder Ejecutivo nacional el acta acuerdo que ha sido firmada por el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos.

¿Por qué formulo esta pregunta? Porque, de lo contrario, todavía estaríamos a tiempo de no ratificarla y de revertir esta circunstancia.

No deseo ser duro ni agravante. Sé que el ministro ha hecho un importante esfuerzo para revertir esta situación perjudicial en la que se encontraba el Estado nacional frente a la tergiversación del contrato, tergiversación —reitero— que ha sido permitida por quienes han proyectado estos acuerdos, por los que los han autorizado.

Por eso digo que debemos individualizar a los responsables. No obstante, considero que el señor ministro ha tratado de recomponer en parte esta circunstancia negativa.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Cuando dije que Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado no era una joya sino una hipoteca de la abuela, me refería a los resultados en términos de endeudamiento creciente avalado por el Estado a través de los aportes que el Tesoro efectuó a este tipo de empresas, las que seguramente seguirían requiriéndole ayuda a la Argentina, al Estado nacional, a los argentinos, de no haberse adoptado las decisiones que puso en marcha el presidente Menem al asumir su mandato.

Hablé de las pérdidas que seguramente tuvo en el pasado esta empresa —cuando era del Estado—, que desconocemos porque nunca presenté balances confiables. Esa situación dio lugar a la acumulación de una deuda de más de 1.000 millones de dólares al momento de la privatización, pérdida seguramente no menor a la de Varig, una empresa que se considera estuvo mejor administrada que Aerolíneas Argentinas en aquel entonces y durante muchos años.

Daré un dato adicional que omití anteriormente. Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, la nueva empresa, tuvo durante el año 1990 —es cierto— una pérdida, pero hay que tener en cuenta que la anterior Aerolíneas ingresaba anualmente por *free shop* 30 millones de dólares, que no ingresa la nueva empresa porque el *free shop* le fue concedido a una empresa formada por la asociación de la Fuerza Aérea con algunas compañías privadas argentinas.

Además, en el pasado Aerolíneas Argentinas ganaba al año unos 15 millones de dólares por servicios de rampa prestados al resto de las aerolíneas. En 1991 debió pagar 22 millones de dólares anuales por servicios de rampa que también fueron transferidos a la Fuerza Aérea en sociedad con empresas privadas nacionales.

Entonces, si sumamos los 30 millones de dólares ingresados por *free shop* más los 15 millones que se cobraban por servicios de rampa prestados a terceros y al resultado le agregamos lo que hoy se paga por servicios de rampa, llegaremos a 67 millones de dólares, cifra que excede largamente la pérdida que a posteriori de la privatización tuvo Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima. Esto quiere decir que la situación se ha revertido y que se puede revertir mucho más a medida que la empresa sea mejor manejada.

En ese sentido expresé que nos deshicimos de una "hipoteca de la abuela" y no que vendimos una "joya de la abuela".

Estoy convencido —y trataré de explicar una vez más la simple aritmética que me lleva a ese convencimiento— de que la venta, vista a posteriori, fue un excelente negocio para la Argentina y un pésimo negocio para Iberia y para el gobierno de España.

Aerolíneas Argentinas tenía un activo que se podía valorar entre los mil y los mil cien millones de dólares y un pasivo en forma de GRA —títulos de la deuda externa argentina— por 868 millones de dólares, más otros pasivos que por cuenta de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado terminó pagando Aerolíneas Argentinas

Sociedad Anónima; esto determinaba que el pasivo tuviera el mismo nivel del activo. Por lo tanto, el valor patrimonial de la empresa Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado era cero.

Entonces, con la venta de algo que objetivamente valía cero, que había dado pérdida —y que hubiera seguido dándola en forma permanente— y que obligaba a contraer deudas que avalaba el Estado o a aportes del Tesoro argentino, tenemos ingresos netos por 320 millones de dólares: 130 millones al contado, 130 millones en Bonex y, además, nos quitaron 180 millones en forma de GRA; esto es, títulos de la deuda externa argentina.

¿Por qué hablo de 180 millones de dólares? Porque como gobierno asumimos un pasivo de 868 millones instrumentados como GRA por Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado, pero recibimos —también en concepto de GRA— 1.050 millones. Quiere decir que la diferencia entre lo que recibimos y aquello de lo que nos hicimos cargo inicialmente, resultó favorable ya que hubo una disminución de 180 millones de dólares valor nominal —90 millones a precio de mercado—, lo que sumado a los 260 millones de dólares que mencioné antes nos permite arribar a 350 millones de dólares. Además, tenemos el 43 por ciento de un valor patrimonial que hoy es de 400 millones de dólares no de cero.

Digo esto porque hoy tenemos un activo de mil cien millones de dólares contra un pasivo de 700 millones de dólares; en consecuencia, el valor patrimonial es de 400 millones de dólares. Entonces, además de ingresar en términos netos 350 millones de dólares, tenemos el 43 por ciento de algo cuyo valor se puede estimar en 400 millones de dólares con la misma valuación de los activos que dieron lugar a un patrimonio neto de cero. Nos referimos a la vieja empresa Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado. En consecuencia, fue un excelente negocio.

Pero, ¿cómo pudimos hacer este excelente negocio? Porque hubo una decisión política del gobierno de España de apoyar al gobierno argentino. De no haber sido así Iberia no habría tomado esta decisión porque empresarialmente está bien manejada y fue una mala inversión: pagaron 350 millones de dólares por lo que en realidad valía cero. ¿Por qué lo hicieron? Porque el presidente Menem llamó a Felipe González y le dijo: "Si usted cree en el futuro de la Argentina, apueste en Aerolíneas Argentinas y haga que Iberia se presente".

Todas esas raras negociaciones en gestiones y los porqué que el señor senador por San Juan

pregunta se pueden resumir en algo muy concreto.

Se hicieron gestiones políticas ante un gobierno amigo, un gobierno que demostró querer ayudar a la Argentina y apoyarla cuando todavía teníamos inflación y cuando nadie traía capitales al país sino que, en general, los capitales se iban de la Argentina. El presidente del gobierno español pasó por Buenos Aires en marzo de 1990; de viaje a Chile para la asunción del presidente Alwyn y dijo: "Si tuviera personalmente un millón de dólares los invertiría en la Argentina, porque yo apuesto al futuro de la Argentina". Luego, ejerciendo su rol de presidente del gobierno español, ante el pedido del presidente Menem de que Iberia hiciera una oferta y confiara en el futuro de la Argentina, Iberia hizo la oferta.

Por supuesto, la opinión pública, este mismo Congreso y nuestros funcionarios estaban equivocados respecto del valor de lo que se vendía, y todos lo habían advertido. Yo recibí al presidente de la empresa aerocomercial más importante del mundo —American Airlines—, quien me dijo que era un disparate lo que nosotros pretendíamos y que condicionáramos el plan de inversiones como lo estábamos haciendo, agregando que no teníamos idea acerca de qué estábamos vendiendo y que por eso ellos no se presentaban en la licitación.

Aquí todos estábamos equivocados porque no advertíamos que lo que estábamos vendiendo era una hipoteca, que podía transformarse en algo positivo si era bien manejada. Pero se requerían aportes de capital, financiamiento y capacidad de operación.

Estábamos equivocados y lo estuvimos durante mucho tiempo. Uno sale de las equivocaciones sobre la base de la experiencia, aprendiendo de la experiencia. Todos hemos aprendido.

Cuando aquí se fijó el valor de los activos se lo hizo determinando un diez por ciento más que el valor de los activos de que hablaba el gobierno anterior en la operación de privatización que planteaba con SAS, empresa que el año pasado perdió más que Iberia y que también iba a financiar su inversión con apalancamiento, es decir con endeudamiento de la propia empresa. Porque todas las empresas aerocomerciales del mundo hacen esto. Es la única forma en que se puede financiar una línea con semejantes activos. No hay empresa en el mundo que tenga el ciento por ciento de capital para respaldar el valor de los activos.

El decreto 1.024, que fuera aprobado por el Poder Ejecutivo y publicado en el Boletín Oficial antes de que se presentaran las ofertas, hizo que Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado —ARSE— vendiera los activos a Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima —ARSA—, que la que quedara debiendo fuera ARSA, la nueva empresa, y que los accionistas fueran avalistas por esa deuda. Ese decreto fue previo a la presentación de las ofertas que hizo Iberia y previo a la firma del contrato general de transferencia.

Todo eso se hizo a la luz pública. Todo eso fue aprobado por los organismos de control y no hubo negligencia alguna ni tampoco actitud culpable ni dolosa.

Ese decreto salió porque la única forma en que Iberia podía presentarse arriesgando con sus avales una inversión que cualquier evaluación empresarial probaba como no conveniente para quien la hacía era a través de este mecanismo que iba a permitir a la empresa que se constituyera financiarse de la misma manera en que lo hacen todas las aerolíneas del mundo. Si no Iberia no hubiera podido comprar porque no tenía forma de hacer un aporte de capital de 600 millones de dólares para adquirir los activos de Aerolíneas y además financiar después la operación ulterior de Aerolíneas Argentinas.

Cuando el gobierno argentino pidió al español que no se retirara, obviamente cuando el gobierno de España tomó la decisión política de que Iberia se mantuviera en la licitación, esta empresa pidió que para viabilizar una presentación fuéramos más realistas y rehabilitáramos una forma de financiamiento de la inversión en la que ellos pusieran los avales, pero no requiriera aportes de capital. Y que la operación demandó un gran esfuerzo de España —no sólo de Iberia— lo demuestra el hecho de que el gobierno español tiene que hacer un aporte de 1.200 millones de dólares para que Iberia pueda funcionar.

Y cuando Iberia está tratando de asociarse con empresas de América latina es porque tiene, inteligentemente, una estrategia iberoamericana, para que juntas las aerolíneas de esta región y la española puedan tener una adecuada inserción en el mundo. Esto es de esta manera porque justamente la competencia mundial tiene características que exigen estrategias que exceden los ámbitos puramente nacionales. Así es el mundo del presente.

Por otra parte, España no es una nación enemiga. No es un país que quiere venir a explotar a la Argentina. España es la primera nación que

confió en la nueva Argentina, en la Argentina de la estabilidad, en la Argentina del crecimiento. Por eso cuando aquí se habla de empresas estatales extranjeras que acechan y que quieren venir a expoliarnos, están absolutamente equivocados. Es totalmente injusto que al país, a la nación y al gobierno que confió primero en la Argentina, que vino, trajo capitales —porque los 350 millones de dólares ingresaron en términos netos y todos los pasivos de ARSA están avalados por Iberia y figuran en su balance como responsabilidad eventual— y aportó un operador que relevó al gobierno argentino de los aportes que de otra manera hubiera tenido que hacer efectivos, seguramente por cantidades más importantes si hubiera seguido la empresa siendo estatal, lo consideremos de esa manera.

Entonces, no podemos hablar de manejo desaprensivo. Ha habido un muy buen manejo. Ha habido un presidente argentino que, justamente, valiéndose de lo que significa la nueva Argentina y la nueva relación de nuestro país con el mundo, logró convencer a un estadista extranjero, de una nación amiga, para que hiciera una inversión y apostara a la futura Argentina.

Esa es la realidad. Acá no ha habido ningún manejo negligente, oscuro ni doloso. Tuvimos sí que reconocer algunas cosas. ¿Por qué? Porque para colmo de males sobrevinieron eventos en el mercado mundial aerocomercial que dificultaron aún más las cosas. Esto lo testimonian las pérdidas sufridas por casi todas las aerolíneas del mundo.

Afortunadamente, la Argentina mejoró mucho. Se estabilizó y eso hizo que la operación pudiera llevarse adelante como se la está llevando y que ahora Iberia capitalice acreencias al igual que nosotros y que no hagamos ningún aporte nuevo.

A pesar de los 350 millones contantes y sonantes que ingresaron —y hubo 108 millones más—, dijimos que no nos interesaba tanto el ingreso de capital porque no estábamos vendiendo la empresa estatal para financiar déficit. En todo caso, lo hacíamos para cancelar deuda interna y externa. Es mejor que quede la empresa bien capitalizada. Por eso, en vez de cobrar los 108 millones de dólares adicionales, los capitalizamos y favorecimos la capitalización que ya había hecho Iberia. De esta manera logramos que Aerolíneas Argentinas quede con una relación deuda-patrimonio mejor que antes, para que le permita una evolución más promisoriosa.

No es cierto que haya desmejorado el servicio. No sé si será por haber adelgazado (*risas*) pero

en todo caso me siento más cómodo que antes. No creo que se haya disminuido la distancia entre los asientos. Me parece que es igual que antes.

Por otra parte, la edad promedio de la flota que vendimos era de diecisiete años. Ahora, con los cambios experimentados, el promedio está en doce años. Es decir que mejoramos en eso.

Además, tampoco es cierto que los aviones estén mal mantenidos. Decir eso es una forma de desprestigiar a la empresa. Todos los informes técnicos de los organismos responsables de control señalan que el mantenimiento de los aviones sigue las normas internacionales. De lo contrario, si no fuera esto cierto, los organismos de control de vuelo y mantenimiento y los organismos internacionales que intervienen estarían incumpliendo con sus obligaciones.

Aquí hay gente que por diversos motivos quiere desprestigiar a Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, y entonces habla mal de la empresa. Debemos tener la actitud contraria.

Obviamente ha habido muy mala suerte. Ha sido mala suerte que gente que subió con cólera en la escala de Perú hiciera que Aerolíneas Argentinas apareciera llevando esta enfermedad a los Estados Unidos e, incluso, a Japón. Han operado varios elementos de mala suerte.

Pero nosotros no podemos sumar a ella una acción deliberada para desprestigiar a una empresa que sigue siendo argentina, que sigue siendo la empresa de bandera argentina, y por la que todos debemos trabajar para que opere mejor.

Con este ánimo el gobierno procedió como lo hizo tanto en el momento de la privatización como después.

Además esta empresa no dejó la ruta transpolar. Le cuesta mucho mantenerla, pero lo hace porque es una ruta de prestigio. Reitero que se hace un esfuerzo para mantenerla.

Esto no ha sido desastroso para la Nación sino que ha sido una buena operación. Además hemos aprendido y estamos ahora privatizando mejor, pero no porque seamos mejores los que privatizamos ahora respecto de quienes lo hicieron antes, sino porque todos los argentinos hemos aprendido. Por ejemplo, en la nueva licitación de ELMA no vamos a cometer el error de seguir creyendo que es una "joya de la abuela" y pretender que nos paguen por ella un disparate de precio con respecto a lo que realmente vale. ELMA tiene actualmente una pérdida de 6 millones de dólares mensuales. Es una hipoteca que nos tenemos que sacar de encima.

Lo mismo sucede con SOMISA. No podemos pretender determinado valor si viene perdiendo millones de dólares.

¿Cómo vamos a hacer para pagar a los jubilados, docentes, policías, jueces y maestros si seguimos financiando estas empresas deficitarias? En el caso de que tengan pérdidas si son empresas privadas tendrán que financiarlas los responsables de su gestión y administración, así como también sus inversiones. No habrá avales ni aportes del Tesoro.

Esta no ha sido una operación desastrosa sino complicada, sin duda. Fue necesario que el presidente Menem solicitara a su par español que confiara en la Argentina para que, por lo menos, existiera una oferta. Esto es un logro y habla bien de la Argentina y de España. No ha habido nada raro ni doloso de por medio; todo se ha hecho con transparencia. Podría haber salido mejor en un mundo ideal, en una Argentina diferente, si todos hubiéramos tenido una mentalidad distinta. Sí, pero vivimos en el mundo de la realidad. Entonces, salió lo mejor posible teniendo en cuenta las circunstancias que vivimos cuando se hicieron las cosas y los hechos sobrevinientes.

Por eso, señores senadores, estoy convencido y trato de transmitir mi convencimiento. Lo único que pueden tener ustedes como elementos de juicio es lo que hemos aportado hoy y lo que está en el expediente. Luego tendrán lo que suceda en el futuro.

Creemos que si este acuerdo no es ratificado por decreto —todavía no lo ha sido porque falta el dictamen de la Comisión Bicameral— lo que va a pasar es que Aerolíneas Argentinas va a entrar en liquidación. Y esto no nos significará una pérdida patrimonial porque no habrá ningún pasivo que avalar, sino que será Iberia la que tendrá que poner el dinero o bien perderán los bancos que le prestaron a Aerolíneas Argentinas. Pero nos quedaremos sin una empresa que está prestando un servicio que es aceptable —que puede ser mejor—, que une distintos lugares del país y a la Argentina con el resto del mundo. Nos da presencia en el mundo y tiene posibilidades de mejorar la calidad y las características de su servicio y además bajar los costos, como lo está haciendo en el tráfico internacional a través de descuentos especiales por temporada o en determinados horarios y días y para algún tipo de pasajeros.

No digo que ahora Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima es una maravilla. Tampoco vivimos en una Argentina maravillosa, ya que to-

davía tiene una enorme cantidad de problemas; pero evidentemente estamos un poco mejor que antes y el servicio aerocomercial lo presta una empresa que crea un poco menos de conflictos que los que creaba a los argentinos y al gobierno la anterior empresa, o sea Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado. En este sentido, la operación ha sido positiva. Todavía tenemos que progresar mucho pero algo ya hemos avanzado.

Si luego de ver la realidad decimos que en lugar de progresar la Argentina está involucionando, como quieren hacer aparecer algunos, nos equivocaremos y volveremos a las empresas del Estado y a las reglas de juego del pasado, a esa Argentina donde todos vivíamos peor, en la que todos sufríamos la inflación, éramos más pobres, había menos oportunidad de empleo y los capitales se iban en lugar de venir.

Entonces, repito: no estamos en un país de maravillas pero sí estamos un poco mejor porque el rumbo es correcto. Dentro de ese rumbo, el hecho de haber privatizado Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado y tener hoy a Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, aunque seamos propietarios del 43 por ciento, representa estar un poco mejor de lo que estábamos antes.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Córdoba.

Sr. Cendoya. — Señor presidente, señores senadores, señor ministro: hay frases felices y afortunadas que recogen el favor público y que se transmiten por todos los medios. Por un lado, quienes son partidarios de mantener en el Estado activos que se consideran importantes hablan de las "joyas de la abuela"; por el otro, están los que hablan de la "hipoteca de la abuela", que es la contracara de esa riqueza.

Yo pienso que a lo mejor las joyas estaban hipotecadas, o mejor dicho prendadas, porque no pueden ser objeto de hipoteca. Pero también creo que a lo mejor hemos heredado un "cáncer de la abuela", lo que puede resultar no conveniente.

Durante la primera hora de su exposición el señor ministro ha hecho una extensa defensa del plan económico que se está ejecutando. Y nos parece bien que así lo haga porque en él está comprometida no solamente la suerte del gobierno sino la de todos los argentinos. Nosotros, desde la oposición, hemos ponderado aspectos que nos parecen muy importantes, sobre todo el relativo al incremento de la recaudación fiscal, pues según la opinión mayoritaria el déficit era

el causante permanente de la sempiterna inflación argentina.

Discrepamos con algunos aspectos políticos que ha introducido en el debate el señor ministro en cuanto a la defensa de su esquema económico y a abominar de la economía socialista y de los planes quinquenales. Esto lo hizo en este recinto, caracterizado por una abrumadora mayoría justicialista. Sería más o menos lo mismo que mentar la soga en la casa de los ahorcados.

Las repúblicas socialistas han abandonado el esquema autoritario de economía planificada y colectivista. Lo mismo, con igual sentido de oportunidad, ha hecho el gobierno actual siguiendo el espíritu de los tiempos, que está muy por encima de las ideologías circunstanciales o de las políticas de turno.

Cuando a Leopoldo Lugones se le imputaba su versatilidad política contestaba con agudeza que sólo los necios permanecen en el error. Es necesario cambiar y constituye una muestra de sabiduría política adaptarse a ello.

El señor ministro ha defendido con encomio el plan económico, cuya importancia y originalidad nadie discute. Es motivo de elogio y de debate en todos los centros de estudios económicos, no sólo de la Argentina sino del mundo.

Podemos discrepar en algunos aspectos relativos acerca de la bondad que significa tener un saldo negativo en la balanza comercial. Eso a lo mejor no responde a las bienaventuranzas que promete el señor ministro, sino tal vez — como señalan algunos operadores económicos — a que el tipo de cambio no es neutral y puede significar una subvención a la importación. Son aspectos sobre los que no quiero profundizar ni menos debatir con el ministro, cuya autoridad académica y científica debo reconocer, tanto la suya como la de los integrantes de su equipo. Desde Sócrates, confesar la propia ignorancia no es motivo de demérito alguno.

Nos preocupa sí el estado en que la opinión pública ha quedado sometida en virtud de estas renegociaciones sucesivas del contrato de Aerolíneas Argentinas. ¿Por qué si esta renegociación es tan ventajosa hace apenas un mes, desde la propia Secretaría de Transportes se instruyó a los directores oficiales en la empresa para que rechazaran la memoria e impugnaran el balance?, en tanto se manifestaba — según información de técnicos de reconocida capacidad — que la empresa adquirente quería colocar en cabeza de la sociedad los pasivos que había contraído para adquirir la misma compañía, en la cual aparecía una sociedad intermedia, que no tendría un ca-

rácter instrumental sino que transformaría esencialmente las reglas de juego, que se mostraban totalmente desconocidas por el Estado.

Digo esto porque mientras se tramitaba esta posición oficial que tendría — según referían todos los medios de opinión — a desconocer el balance de la empresa, los legisladores recibimos un sobre con un impreso de Aerolíneas Argentinas, sin firma ni fecha, donde se indicaba una posición claramente destinada a asegurar por todos los medios que el balance era correcto y que debía ser aceptado, añadiendo que de ningún modo la empresa iba a aceptar sustituir el pasivo y colocarlo en cabeza de los compradores originarios.

Esa situación, señor presidente, señor ministro, nos lleva a la convicción de que en este tema han mediado errores. Ahora bien, ¿cuándo han ocurrido estos errores? ¿Cuándo la Secretaría de Transporte aconsejaba a los representantes oficiales en el directorio de Aerolíneas Argentinas no aprobar el balance? ¿O cuándo finalmente el ministro resolvió esa aprobación?

Reconozco que el concepto de oportunidad puede significar mucho y el desconocimiento del balance puede originar un pleito de largas y penosas consecuencias para la Nación. Pero, evidentemente, el criterio oficial cambió y eso fue lo que estimuló todo tipo de versiones y de prevenciones.

De todos modos, si se liquidaba la empresa no es cierto que Aerolíneas Argentinas no iba a sufrir, porque si Iberia no pagaba a los bancos, éstos iban a ejecutar los privilegios derivados de las hipotecas que gravaban las máquinas.

Esa es mi pregunta. ¿Cuándo estuvo equivocado el ministerio? ¿Cuándo aconsejaba no aprobar el balance el 7 de julio, por ejemplo, cuando daba instrucciones precisas a los directores oficiales, o cuando pocos días después cambió totalmente esa posición?

Además de todo eso, se dice que con ello hemos hecho un gran negocio. Este es el sentido de nuestra interpelación. De ningún modo nos oponemos a la privatización de Aerolíneas. Resulta injusto que se nos otorgue esa atribución, cuando desde el gobierno radical se estimuló precisamente a pasar a manos privadas no sólo esta empresa, ya que se consiguió — por ejemplo — la privatización de Austral, que ahora vuelve a ser semiestatal en virtud de una participación gravitante del Estado nacional es su paquete accionario.

Y si no se consiguió lo mismo con ENTEL, para liberar al Estado del compromiso de inver-

sión — que no podía realizar — y conferir a empresas privadas actividades que de suyo no atañen a la función esencial del Estado fue, señor presidente y señores senadores, por el espíritu de los tiempos, porque a lo mejor no estábamos todos preparados para entender los nuevos vientos que soplaban en la economía mundial, donde ya se desmoronaban todos los sistemas colectivistas.

Por eso debe entenderse el sentido de nuestra intervención y el espíritu patriótico que nos anima para disipar en el seno de la opinión pública equívocos, sospechas y motivaciones que no hemos creado, sino que lo han hecho los propios cambios de posición del Estado en cuanto al manejo de las relaciones de las empresas.

Con estas prevenciones, y para concluir en un aspecto *animus jocandi*, quiero significar que el señor ministro se expresó justificando la caída de la bolsa por las situaciones derivadas de la persistencia en el escenario político argentino de abominables intervencionistas o serpientes que militaban en el paraíso del mercado.

Afortunadamente, no voto en la Capital Federal. Si así lo hiciera, teniendo en cuenta la dialéctica que lo caracteriza, su habilidad y sapiencia, confieso seriamente que me habría retirado con un sentimiento intransferible de culpa.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Mi referencia a los planes quinquenales fue con relación a los de empresas, que el sistema socialista soviético imponía, que no eran susceptibles de adaptarse a las características tecnológicas o del mercado y que son causa, entre otras cosas, de la enorme cantidad de errores de decisión en materia de inversión y producción que caracterizaron las ex economías soviéticas.

De ninguna manera me referí a los planes quinquenales de Perón, que eran como los que se dieron en Francia y en otros tantos países de economía de mercado, en donde al sector privado lo orientaban en líneas generales y, en todo caso, se estructuraban programas de inversión para el sector público que, además, tenían la debida flexibilización en la instrumentación.

Por otra parte, unos y otros planes quinquenales, los de economía de mercado como los que se dieron en varios países en la inmediata posguerra, o los típicamente socialistas, con incapacidad total de inducir decisiones de inversión y

producción adaptadas a las características del mercado, ambos casos constituyen realidades históricas del pasado, y no se utilizan más en las economías presentes.

De manera tal que mi referencia fue muy concreta. Dije que si nos atuviéramos al programa de inversiones en un sentido estricto, con tipo de aviones, número de pasajeros que ellos admiten, oportunidad de entrada en servicio de cada avión, sin tener la flexibilidad de adaptarlo a las características tecnológicas de los nuevos productos que se ofrecen en el mercado en materia de equipos de aviación y a las características de la demanda, estaríamos equivocándonos.

Con respecto a los otros puntos, debo decir que no hemos estado equivocados ni hemos obrado incorrecta o equivocadamente cuando planteamos que podíamos llegar a no aprobar el balance exigiendo incluso, públicamente, que Iberia se hiciera cargo del ciento por ciento de los pasivos.

Tampoco obramos equivocadamente cuando llegamos a una conciliación y solución transaccional del conflicto, simplemente porque eran distintas instancias de una negociación y partíamos de posiciones diferentes.

Nosotros debíamos posicionarnos en la negociación, de manera de lograr un resultado final satisfactorio; y, obviamente, en el punto de partida exigimos lo más para conseguir una solución intermedia.

Esto me trae a la memoria la negociación por el control y el ejercicio de los derechos de pesca en la zona que va desde las 150 hasta las 200 millas medidas desde la costa de Malvinas. Los británicos decían que en esa zona el derecho a vender permisos de pesca les correspondía a ellos y, por ende, también debían ejercer el control de la pesca; eso lo decían enfática y públicamente. Por nuestra parte, decíamos exactamente lo contrario y eso lo dijimos hasta el minuto antes de llegar a un acuerdo. Concertamos prohibir la pesca en esa franja de aguas disputadas y convínimos que las dos naciones tenían autoridad para controlar que nadie pescara allí.

Obviamente, me pueden preguntar cuándo me equivoqué al momento de ser canciller de la República: cuando públicamente dije que sólo la Argentina tenía derecho a vender permisos de pesca y a ejercer el control o cuando firmé el acuerdo que llevó a prohibir la pesca en esa zona y a que los dos países ejerciéramos el control.

Respondo: en ninguno de los dos momentos estuvimos equivocados porque se trató de distintas instancias dentro de un mismo proceso negociador.

Yo me pregunto si el señor senador por Córdoba, cuando fue presidente del banco de la provincia, no le exigió a algún deudor una cifra muy grande, con intereses punitivos, transando luego por un valor menor, como su realismo de banquero le aconsejaba para procurar cobrar lo máximo posible, aunque inicialmente se le haya exigido a ese deudor del banco mucho más, como corresponde hacer en todo proceso conflictivo y de negociación.

Esto es exactamente lo que ocurrió en nuestro caso y por eso digo que no estuvimos equivocados ni antes ni después. Reitero que se trató de distintas instancias dentro de un proceso de negociación, que incluyó conflictos, diferencias de criterio y de interpretación, hasta llegar a buen puerto merced a un manejo inteligente de ambas partes.

Sr. Presidente (Menem). — Solicita una interrupción el señor senador por Córdoba.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Sí, cómo no.

Sr. Cendoya. — Agradezco al señor ministro que me conceda la interrupción.

Me complace señalar que he compartido responsabilidades de gobierno con gente que integra su actual equipo y hemos estado animados por el mismo espíritu patriótico que actualmente los anima a ustedes y del cual damos fe.

Lo que queremos significar es que aquí hay algo que no cierra bien para la opinión pública. Si aplicáramos el criterio del señor ministro, también podría suponerse que todavía se reserva el "macho de espadas" en el bolsillo para decirle después al presidente que no firme el decreto, con lo cual todo se termina. (Risas.)

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — No, no; no tenemos eso como alternativa.

Sr. Presidente (Menem). — El señor senador por Buenos Aires solicita una interrupción.

Sr. Gass. — Por suerte, no soy economista. Pero hay algunas preguntas que ha hecho el señor senador que creo usted no ha respondido.

¿Cuándo tuvieron razón: cuando se aconsejó a los directores no aceptar el balance o cuando después se lo terminó aceptando? ¿Esa actitud también se debió a una presión, a un método que se utilizó para negociar con Iberia?

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Sin duda.

Cuando nosotros recomendamos no aprobar el balance, la empresa no estaba debidamente capitalizada. En cambio, cuando recomendamos aprobarlo fue porque se incluyeron notas al pie de ese balance y se suscribió un acta con una serie de decisiones tomadas por Iberia en el sentido de comprometerse a capitalizar acreencias.

Además, cuando pudimos ejercer el derecho a reemplazar a los accionistas argentinos, lo hicimos a un valor de suscripción de las acciones que de paso nos permitía aumentar el valor patrimonial de lo que pasábamos a ser propietarios y, por otra parte, se viabilizaba así un aumento del capital global de la empresa que permitía una mejor relación deuda/capital.

Es decir, recomendamos aprobar el balance una vez que, a través de la negociación, conseguimos los objetivos que nos habíamos fijado. Para conseguir tales objetivos se requería una posición dura y negociadora a la vez, como tuvimos antes.

Sr. Gass. — ¿Me permite? Es sólo un minuto más para que después no tenga que pedirle una interrupción más larga.

Señor ministro: ¿por qué no le dijeron entonces al señor secretario de Transporte, ya que había hecho el esfuerzo de decir a los directores que no aceptarían el balance, que siguiera la negociación? Estas son las suspicacias de las que habla el pueblo; y no olvidemos que se dice que *vox populi, vox Dei*. Y el pueblo piensa que el secretario de Transporte no fue a los Estados Unidos a ver los boletos magnéticos, porque para ello no hubiera tenido más que viajar a Córdoba.

Estas pequeñas cosas son las que motivan su ataque a la gente cuando dice que ésta es mala y habla mal de Aerolíneas.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — El señor secretario de Transporte conoce el boleto magnético de Córdoba y sabe que no funciona bien, que crea inconvenientes. Por eso fue a los Estados Unidos para ver si en lugar del sistema del boleto magnético no había otro con monedas, a la usanza antigua, que funcione en forma segura hasta tanto pueda transformarse en boleto magnético.

Pero, además, el secretario de Transporte preparó un informe que se encuentra agregado en el expediente. Después viajó a los Estados

Unidos cuando ya el que entró a actuar fue otro cordobés, a quien designamos representante, el doctor Rubén Poncio, quien trabajó para llegar al acuerdo. Pero de ninguna manera quedó fuera del juego el secretario de Transporte, que estuvo siempre interiorizado y participó en todas las decisiones tanto en ese momento como después, porque nosotros actuamos como un equipo. Somos solidarios y nos apoyamos unos a otros. Cada uno juega el papel que le corresponde en el equipo, en función del logro del objetivo final.

Sr. Presidente (Menem). — La Presidencia ruega al señor ministro que trate de circunscribir su respuesta por razones de tiempo, dado que todavía hay varios señores senadores anotados en la lista.

¿Ha terminado la respuesta al señor senador por Córdoba?

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — No sé si ha quedado algo por responder.

Sr. Cendoya. — Acepto las respuestas, pero los argumentos no me convencen.

No obstante, quiero aclarar que la probidad y honorabilidad de su secretario de Transporte jamás ha estado en duda y merece la confianza de todos los que conocen estos temas.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Río Negro.

Sr. Mazzucco. — Señor presidente: el señor ministro ha pedido que le perdonáramos su apasionamiento. Personalmente, creo que quien no se apasiona no puede estar en estas bancas y es bueno que un integrante del gabinete se apasione.

Lo malo cuando uno se apasiona es que dice lo que siente, y yo he sentido que el señor ministro ha dicho que nosotros nos regodeamos con los posibles fracasos del plan económico.

Tal vez su apasionamiento haya hecho que nos metiera a todos en la misma bolsa, pero quiero decirle que desde el año 1990 yo participo en la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y conozco este tema desde el inicio, desde cuando en esta Cámara votamos favorablemente la ley que permitió la reforma económica y la reestructuración del Estado.

Debo decirle también que en el tema específico de Aerolíneas hemos actuado con un elevado sentido de colaboración, como lo demuestran cada uno de nuestros actos, escritos o dichos, como consta en los dictámenes y presentaciones en la Comisión Bicameral.

El 19 de octubre de 1990 esta comisión emitió un dictamen por unanimidad, con sólo dos disidencias parciales, en el que se señalaba cuáles eran las condiciones básicas, mínimas e imprescindibles con que el Poder Ejecutivo podía — debía — negociar esta privatización.

No es casual que se dijera en el primer punto, que la capacidad económico-financiera de los oferentes debe ajustarse a lo dispuesto por el pliego. Debe exigirse a los oferentes la correspondiente solidaridad en las obligaciones asumidas. Las obligaciones de los oferentes deben estar relacionadas entre sí con una solidaridad indivisible, de manera tal que todos y cada uno de los sujetos respondan por el todo frente al Estado nacional, quien así garantiza mejor la operación de venta.

Y en el artículo 3º de nuestro dictamen decimos que "completando la defensa del interés fiscal en juego el Poder Ejecutivo deberá velar por la fiel observancia del principio jurídico con arreglo al cual la sociedad es una persona-enteramente distinta de los miembros — artículo 39 del Código Civil y artículo 2º de la ley de sociedades comerciales 19.550—. Como consecuencia de ello, los bienes de la sociedad constituyen el capital social y hacen al patrimonio del ente y la utilización de tales bienes para cualquier tipo de garantía no puede tener otro destino que el mismo capital social y su incremento, o bien para posibilitar el mejor cumplimiento del objetivo social del sujeto de derecho societario.

Pasó el tiempo y ocurrieron las cosas que sucedieron y que en quince minutos no podemos exponer como cronología detallada. El 4 de abril de 1991, visto el trámite que estaba siguiendo este proceso, con el senador Velázquez nos dirigimos a la señora presidenta de la Comisión Bicameral a través de un escrito extenso referido a cuatro meses de la transferencia de la operación. En su punto 4º indicamos que los incumplimientos esenciales en que ha incurrido el consorcio adjudicatario superan los aspectos formales a punto tal de transformar una licitación pública internacional en una contratación directa que discurre entre prórrogas e incumplimientos, plasmando hechos consumados que definen un negocio que poco tiene que ver con el proceso licitatorio normal. Por fin, mencionamos que todo eso podría haber sido posible si no estuviéramos hablando de que esto proviene de un proceso de licitación.

Mal puede decirse que no hemos colaborado en todo este proceso. Lo que ocurre, señor presidente, señor ministro, es que en su oportu-

nidad no se han escuchado las recomendaciones puntuales que la Comisión Bicameral de Reforma del Estado ha hecho. Y antecedentes que obran en la Presidencia de esta Cámara y en la Cámara de Diputados así lo demuestran. Se hayan leído o no; se hayan tenido en cuenta o no; es harina de otro costal.

Como integrante de la Comisión Bicameral primero, y como miembro de la Unión Cívica Radical después, ratifico que permanentemente hemos estado en defensa de esta privatización y hemos prestado toda la colaboración que nosotros no tuvimos cuando, primero, quisimos elegir un socio y luego, plantear la privatización del 40 por ciento mediante una licitación. En aquella ocasión no contamos con el apoyo de la oposición de entonces, oficialismo de ahora.

Lo que ocurre, señor presidente, es que muchas veces nosotros hemos preferido soportar la crítica malintencionada de algunos y hasta la de nuestros correligionarios con respecto a nuestro comportamiento en la Comisión Bicameral porque estábamos seguros y confiados de lo que hacíamos, porque teníamos la conciencia tranquila con lo que estábamos haciendo y por que nunca íbamos a hacer como oposición lo que no haríamos como gobierno.

Por eso aquí me lastima que se diga que nos regodeamos.

Lamentablemente no se cumplieron las pautas que nos fijamos cuando en aquellos debates de la Comisión Bicameral, con la presencia del entonces ministro Dromi, dijimos una y otra vez que no nos preocupaba el precio sino la capacidad operativa, la responsabilidad para cumplir un plan de inversión y garantizarlo, porque podría ocurrir lo que ahora ha ocurrido; esto es, que tenemos que renegociar todo, donde se ha dejado de lado el pliego de la licitación, donde se ha modificado el contrato firmado y donde, en definitiva, estamos renegociando en forma directa.

Porque parece ser que nos centramos en el acta del 20 de julio como si el planteo de Aerolíneas terminara allí. Ese es casi el capítulo final de todo un proceso marcado por su irregular trámite, no por culpa de los españoles; ni siquiera puede ser por la culpa de los funcionarios.

Aquí —y es bueno que se diga—, en su momento planteamos en la Comisión Bicameral nuestras dudas acerca de la capacidad de la mayoría o de casi todos los empresarios argentinos —hay honrosas excepciones— que se pretendían asociar para la compra de esta empresa.

Personalmente pedí a la presidenta de la comisión que fuéramos a ver al embajador de España. Fuimos diputados y senadores a la Embajada de España y planteamos lo siguiente. Yo mismo le dije: "Señor embajador, artes de firmar este dictamen del 19 de octubre, nosotros necesitamos tener la garantía de que la Corona respalda a Iberia en este negocio en su integridad, porque nosotros dudamos de la capacidad de gran parte de los empresarios locales y éste no es un negocio de buena voluntad, aquí se necesita 'capital' y 'management' para que esta empresa pueda seguir adelante". Recibimos la garantía verbal del señor embajador. Con su palabra estaba dada la de la monarquía de España, a la que el embajador representa. No teníamos por qué dudar de su palabra.

Pasó lo que pasó. Muchos de los capitales argentinos se comportaron como pensábamos que lo iban a hacer. Había antecedentes para pensar que esto iba a ocurrir. Hubo entonces que renegociar todo y parecería que todas las culpas fueran de España, por no es así.

España vino a través de Iberia como operadora de la empresa. No podía tener la mayoría del capital, lo prohíbe el Código Aeronáutico. Los españoles sabían esto. El planteo del embajador fue éste: "Nosotros no podemos asumir más del 49 por ciento; ustedes sabrán la forma de garantizar la responsabilidad solidaria". Respondimos. Estamos ahora aquí, frente a esto que parece el hecho liminar de todo pero que en realidad es la consecuencia de un proceso en que no se observó el pliego.

Se modificó el contrato. El decreto 1.024 tiene una interpretación que no compartimos con el señor ministro. De ninguna manera puede modificar la venta. La transformación de ARSA es sólo un medio. Vendimos el 85 por ciento del paquete no por una suma irrisoria como la que parece en que se vende ARSA. De modo tal que no compartimos esta interpretación, a la que la mitad de los abogados dicen que sí y la otra mitad que no.

Soy ingeniero y sé que cuando los legisladores aprobamos la privatización y acompañamos el proceso fue porque vendíamos el 85 por ciento. Entonces, estos artilugios, dialécticas y especulaciones de los juristas serán válidas pero no responden al designio político de la privatización. Porque fuimos coherentes con lo que quisimos hacer en nuestro gobierno y acompañamos lealmente porque estábamos convencidos de que estaba bien que se privatizara.

Por lo menos ése es mi caso; lo hice por convicción, no por mandato. Además, realicé las consultas correspondientes a nivel político dentro de mi partido, ya que era un tema espinoso y difícil. Porque la sociedad argentina no sabe todavía cuál es el rol que en definitiva debe tener el Estado. Este es el gran tema en discusión.

Creo tener más o menos claro el papel del Estado y qué Estado quiero. Quiero un Estado que exista y este 85 por ciento era el comisario del pueblo velando por los intereses de la sociedad argentina.

A mí no me interesa tener el 43 por ciento. Para eso, hubiéramos vendido el 40 por ciento, nos quedábamos con el 60 por ciento y teníamos el *management* que hoy no existe en la empresa.

Tiene razón el ministro cuando dice que hay que poner directores capaces. Hay evidentes incapacidades en el manejo de la empresa y ésta es una de las falencias graves.

En quince minutos no podemos hablar mucho acerca de todo esto, pero quiero formular al señor ministro una pregunta.

En definitiva, hubo que hacer un arreglo político ya que el presidente de la República tuvo que acordar con el presidente Felipe González. Me consta que esto es así y también me consta que Iberia no quería y que hizo un mal negocio.

Pero hoy el pueblo argentino sabe que esto fue lo posible. No compartimos cómo se hizo pero está y seguramente va a salir así. A veces los números mandan más que la razón. De todas maneras, puedo decir a la sociedad argentina que la pérdida operativa será pagada, antes o después, por nuestro pueblo.

Le pregunto al señor ministro —y éste es un pedido— por qué no se gestionó que el operador responsable se hiciera cargo del déficit operativo. Porque yo sé que esta empresa no puede ir a la quiebra, no va a ir a la quiebra, no se puede liquidar. Porque ni España quiere ni podemos dejar que ocurra.

El déficit operativo no es nuestra responsabilidad; es responsabilidad del operador que buscamos para que la empresa fuera mejor, porque para perder nos quedábamos nosotros. Nosotros buscamos a alguien que supiera manejarla. Si sabe hacerlo, que se haga cargo de los pasivos originados por la operación.

Descreo de la capacidad de generar ganancias en los próximos meses, en los próximos años. Porque es cierto que ha cambiado el escenario del negocio aerocomercial a nivel mundial. Lo sabemos y somos flexibles con respecto a esto.

Pero de ninguna manera queremos seguir pagando los déficit de una empresa en la que el Estado, entre propiedad participada y propia, tiene el 43 por ciento de las acciones pero no el manejo.

Señor ministro: en homenaje a los quince minutos de que dispongo —esto da para mucho más— le dejo este mensaje, y con esto creo estar interpretando, seguramente, el pensamiento de todos los argentinos. (Aplausos.)

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Señor presidente, señor senador por Río Negro: la operación que se hizo, de venta de los activos de Aerolíneas Argentinas, como bien señaló el señor senador, responde en definitiva a una decisión política del gobierno de España a pedido del de la Argentina.

Vista a posteriori, no difiere mucho de la que quería hacer el gobierno del presidente Alfonsín cuando era ministro Rodolfo Terragno, en el sentido de convenir la conformación de una sociedad con una empresa también mayoritariamente estatal de alguna nación extranjera, la que quería seguramente venir a ayudar a nuestro país, como en esta oportunidad lo hizo el gobierno de España a través de Iberia.

Ahora bien, si en aquel entonces, supuestamente, la bancada justicialista se equivocó al no apoyar la propuesta del gobierno radical —y coincido en que tal vez habría sido bueno apoyar esa iniciativa entonces— y si nos equivocamos cuando utilizamos un procedimiento que habría sido bueno para vender una "joya de la abuela", que obviamente no era realista, sacándonos de encima una hipoteca y logrando con una ayuda hacer viable la empresa que no sabíamos manejar, que habíamos manejado muy mal y que no íbamos a poder manejar en el futuro ni financiarla, a lo mejor es un hecho que las dos cosas son ciertas. Nos equivocamos entonces y nos equivocamos ahora, pero estamos obteniendo a posteriori resultados que son claramente positivos y convenientes.

Sin embargo, resulta que toda la discusión se centra ahora no en los resultados, no en lo que estamos consiguiendo, sino en recriminaciones de por qué votamos de una manera u otra, o en por qué dijimos esto o lo otro, por qué no fuimos más previsores, etcétera. Lo importante son los resultados finales. Y los resultados finales son ciertamente convenientes.

Tenemos a Iberia comprometida en el financiamiento con avales o aportes. Es una decisión del gobierno de España conveniente a los intereses de la Argentina. No hay ningún riesgo de

que el gobierno de nuestro país tenga que financiar con su presupuesto las pérdidas como lo hacía antes. Tampoco lo hay de que tenga que financiar la inversión. Además, el gobierno argentino podrá nuevamente vender las acciones cuando haya demanda de accionistas argentinos.

El señor senador Mazzucco ha dicho que fue testigo de que el gobierno de España tenía buenas intenciones y asumió un compromiso solidario que probó honrar. Pero lo que no podía hacer era aportar el 100 por ciento del capital. No lo podía hacer, simplemente porque el Código Aeronáutico no le permitía ser titular de más del 49 por ciento del capital y no tenía sentido que le prestara el dinero a socios de paja argentinos, que fueran testaferros de los españoles. Lo que el gobierno argentino ha hecho es sincerar esta situación.

Está bien, ahora somos socios de Iberia y de los bancos españoles. Ellos tienen el 49 por ciento y nosotros el 43 por ciento, junto con el personal, y hay otros socios argentinos que tienen lo que pudieron aportar de capital. Pero el gobierno argentino se va a desprender de las acciones cuando haya capital argentino capaz y en condiciones de comprarlas.

Además, hemos negociado de forma tal que quien aporte el capital en reemplazo del gobierno argentino no tenga que avalar los pasivos, porque para ello se requeriría tanto capital que excedería la capacidad de cualquier socio argentino. Tenemos la suerte de que Iberia avala los pasivos y no el Estado argentino. Así que veremos los resultados.

El señor senador Mazzucco, con quien coincido plenamente, ha tenido una actitud muy positiva: ha apoyado el proceso de transformación que lidera el presidente Menem con una generosidad que posiblemente nosotros, como legisladores, no tuvimos para con el gobierno del doctor Alfonsín en algunas instancias. Reconozco esto. Entonces, ¿por qué no miramos los resultados y nos siguen apoyando? ¿O es mejor que se declare nula esta negociación? ¿Cuál es la negociación alternativa? ¿Conseguir que el gobierno de España, que ya ha puesto mucho dinero, que ha avalado muchos pasivos, pague todas las pérdidas como si fuera propietaria del ciento por ciento? Esto no es realista.

Por otra parte, el hecho de que una empresa pierda es absolutamente normal; lo que no es normal es que el gobierno tenga que proveer el dinero para cubrir las pérdidas. Y el gobierno argentino no lo hace. Lo va a seguir poniendo quien tiene la responsabilidad de la práctica de

gerenciar la empresa, que es la gente de Iberia. Y la empresa va a ganar. ¿Por qué pensamos que no va a hacerlo?

Si queremos la solidaridad de España y nos gustaba la idea de que fuera socia a través de Iberia, ¿por qué pensamos ahora que Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima inexorablemente va a tener que perder siempre? Creo que Aerolíneas Argentinas puede entrar a ganar o a estar en equilibrio. Si no fuera así, no valdría nada; valdría cero —y no creo que no valga nada—. Además, si no vale nada, si es inexorablemente una pérdida presente y futura, ¿para qué discutimos tanto?

Si esta es una solución práctica para que la empresa siga funcionando sin que el Estado tenga que poner un peso, ¿por qué no la apoyamos?

Reconozco que el señor senador Mazzucco ha tenido una actitud positiva. Lo invito a que siga así y que en la Comisión Bicameral apoye en su gestión a la bancada justicialista que, vista por sus resultados, es buena aun cuando hayan mediado desprolijidades y, en el ínterin, faltos de previsión, hayamos sido exageradamente optimistas e idealizado lo que estábamos vendiendo.

Con respecto a mi referencia de que hay gente que parece regodearse con el posible fracaso de la transformación económica que está liderando el presidente Menem, y que yo implemento como ministro de Economía, de ninguna manera me he referido en particular a algún señor senador o senadores del bloque radical o de los demás bloques de la oposición.

Dije que hay una dirigencia política de la oposición que a veces aparece en los discursos pregonando una vuelta al pasado en materia de reglas de juego de la economía. Y cuando aparecen queriendo volver al pasado en materia de organización económica, siendo que la gente percibe tan claramente los beneficios de toda esta transformación, hay inversores que se asustan y dicen: "Lamentablemente, la Argentina puede volver al pasado"; máxime cuando se trata de dirigentes de un partido que ya ha tenido experiencia concreta en el gobierno.

Pero de ninguna manera generalizo ni la imputo como una conducta de todos los señores senadores de la oposición, de todos los legisladores ni de todos los dirigentes políticos.

Debo decir, por otra parte, que a veces se escuchan discursos que pregonan volver al pasado en boca de dirigentes que militaron o militan en el justicialismo. Incluso, hay algunos que dicen apoyar personalmente al presidente Menem y

que luego pregonan hacer todo diferente a lo que se está haciendo.

Reitero que de ninguna manera es una crítica a algún señor senador en particular ni a los miembros de esta Honorable Cámara que representan a la oposición.

—Ocupa la Presidencia el señor vicepresidente del Honorable Senado, senador Oraldo N. Britos.

Sr. Posleman. — ¿Me permite una interrupción?

Sr. Presidente (Britos). — El señor senador por San Juan le solicita una interrupción.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — La concedo.

Sr. Posleman. — Señor ministro: lo que nosotros estamos señalando es que tenemos la preocupación de que los hechos nos llevan al pasado.

Todo lo que usted ha explicado en el sentido de que Iberia avala a ARSA en el patrimonio no pasa de ser un aval.

Si la empresa pierde y no está en condiciones de pagar la deuda se la va a liquidar y ahí vamos a salir los argentinos a poner lo que haya que poner para que eso no ocurra.

Esto es lo que nos va a llevar al pasado porque Iberia no va a tener problemas en decir que se liquide la empresa, que con eso se pague el endeudamiento y que si queda alguna deuda se hará cargo de los avales. Mientras el patrimonio de la empresa alcance para cubrir las deudas, nadie vendrá a poner nada. Entonces, se la va a liquidar y cuando ello ocurra todos los argentinos vamos a salir a afrontar la situación para no quedarnos sin una línea de bandera y sin servicios eficientes en el país.

No quiero entrar en la polémica sobre si lo que ocurre con el mercado de capitales es consecuencia de la inseguridad que da la oposición. No hay que olvidar que existe un gobierno y una opinión pública que confía en él según lo expresan todos los medios de comunicación y el propio gobierno.

Sr. Presidente (Britos). — Continúa en el uso de la palabra el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — En esta circunstancia la única posibilidad de que la empresa entre en liquidación es la no aprobación de este acuerdo, que es conveniente y que posibilita precisamente su funcionamiento normal en el futuro. Pero suponiendo que predomine el criterio de los que se oponen a este acuerdo y que la empresa entre en

liquidación, la conducta correcta del gobierno argentino en defensa de los intereses argentinos no puede ser salir a afrontar los pasivos de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima sino dejar que se liquide, quitarle las prerrogativas de las empresas de bandera por incumplimiento de las normas del Código Aeronáutico y dar la empresa de bandera a una nueva empresa que se constituya. Y si queremos podremos comprar los activos, que seguramente saldrán a remate, al precio que haya que pagar, o bien comprar otros activos mejores que podamos conseguir en el mundo.

Sería necio de parte del gobierno argentino, que no ha puesto un solo aval, salir a afrontar los pasivos —que sí tiene avalados Iberia— en el caso de la liquidación de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima.

Entonces, no hay riesgo de liquidación de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, a menos que predomine el criterio de rechazar esta negociación que ha posibilitado que la empresa esté mejor capitalizada y en mejores condiciones de operar de aquí en adelante.

Por lo tanto, si se sigue el consejo que da el Poder Ejecutivo —para lo que pido apoyo de la comisión bicameral del Congreso—, no hay riesgos de que Aerolíneas Argentinas entre en liquidación.

Sr. Presidente (Britos). — Tiene la palabra el señor senador por Mendoza.

Sr. Genoud. — Señor presidente: el ministro Cavallo es el único integrante del actual gabinete que ha venido a este recinto, y lo ha hecho en dos oportunidades. Entonces, vaya por ello nuestro reconocimiento. Esperamos que este ejemplo sea imitado por otros ministros que permanentemente son llamados a concurrir a este recinto pero brillan por su ausencia.

El señor ministro, apartándose de las preguntas que pormenorizadamente se le plantearon respecto de la privatización de Aerolíneas Argentinas, se tomó la libertad de hacer una serie de consideraciones de orden económico y político que por la importancia de este debate y la presencia del periodismo nos vemos obligados a abordar planteando nuestra oposición a ellas.

Aquí se acuñó un concepto grave. Cuando se planteó el porqué de la caída de los valores de las acciones en la bolsa el ministro sostuvo que la campaña electoral y el resultado de las últimas elecciones realizadas en la Capital Federal generaron una ola de desconfianza.

Es más; literalmente se utilizó el concepto de que el temor proviene del hecho de que hay sec-

tores de la sociedad que quieren volver al pasado. Esto significa pensar que la mayoría de los ciudadanos de la capital que optaron por la UCR y por su candidato quieren volver al pasado, y se simboliza ese pasado con aquellos que están abrazados al estatismo, al Estado burocrático y deficitario.

Pensaba —y quiero expresarlo en este instante por la amplia cobertura periodística— que no podía dejar pasar por alto esta afirmación del ministro. Entonces me preguntaba: ¿volver al pasado estatista de quiénes? ¿De los gobiernos que crearon la Junta Nacional de Carnes y la Junta Nacional de Granos, que fueron los gobiernos conservadores, que crearon el control de cambios a través del Banco Central, el INV, la Junta Nacional del Algodón, la Comisión Nacional del Azúcar? ¿O del gobierno justicialista que creó ferrocarriles y ENTEL, que nacionalizó los depósitos bancarios, que controló todas las operaciones comerciales a través del IAPI? ¿De qué pasado se habla? Si ésta es una alusión al radicalismo ¿de qué pasado estamos hablando? ¿De 1983 en adelante, cuando se puso en marcha una reforma del Estado que permitió la privatización de Austral, del grupo Siám, de Atanor, de la telefonía celular móvil, de la transmisión de datos vía satélite, del Plan Houston, del Petroplan que no alcanzó a ponerse en funcionamiento, del intento serio y responsable de querer privatizar ENTEL y Aerolíneas? Entonces aquí no venimos a hablar en nombre del Estado deficitario.

Por eso es que en cuanto al tema concreto de Aerolíneas me sumo a las opiniones que acaba de expresar el señor senador Mazzucco, miembro de nuestra bancada y representante de la provincia de Río Negro.

Pero no se puede plantear con tanta ligereza ese argumento, porque da la sensación de que lo que se quiere es desplazar la responsabilidad hacia la oposición por los síntomas de crisis que deben ser materia de preocupación objetiva del señor ministro y del señor presidente de la Nación. Porque no se trata solamente de la caída de inversiones en la Bolsa de Valores. Comentarios realizados en los últimos días por la prensa serían indicados que hay una caída en los valores inmobiliarios del orden del 15 por ciento; un matutino local —creo que ayer u hoy— señaló también un crecimiento de los índices de desocupación.

Pero estas cifras no fueron contenidas en la alocución genérica del señor ministro cuando se refirió a la situación económica general. Por supuesto que ha desbordado optimismo, que es una de las características que deben tener

quienes procuran un proyecto económico. Pero somos senadores de la Nación y no simples ciudadanos que estamos escuchando un discurso en una tribuna política.

Por ese motivo, voy a repasar algunos de los conceptos que no compartimos. Se habló de la recaudación fiscal, de que se han eliminado muchos impuestos y no obstante hay mayor recaudación impositiva. Es cierto. No yo, sino muchos radicales, han sostenido que se han aceitado los mecanismos de recaudación, lo que es algo positivo. Pero no se puede hablar solamente de que aquí se han eliminado impuestos. También hay que admitir que se han aumentado las alícuotas de muchos impuestos, fundamentalmente del IVA y del impuesto a las ganancias y que también hay un alto beneficio para el gobierno en materia recaudatoria porque el efecto Tanzi le permite, a través de la estabilidad, verse beneficiado en valores reales.

También se sostuvo con gran énfasis por parte del ministro Cavallo, haciendo alusión al caso de Renault, que hay un incremento de la producción automotriz. Pero nadie en este país, ni siquiera aquellos que ignoran la temática económica, desconoce que el aumento de la producción automotriz se debe a que la misma goza de gran protección arancelaria —esta es una respuesta que nos gustaría escuchar del ministro Cavallo—; se trata de un sector que goza de un privilegio que no tienen el resto de las industrias, el cual consiste en barreras arancelarias que le permiten crecer al competir con ventaja con los productos importados.

Respecto de la industria textil, cuyo sector aduce estar absolutamente desprotegido por un sistema de apertura indiscriminada, que sin lugar a dudas no solamente no le permite crecer sino que lo achica, ante ello el ministro dijo que es un castigo natural para aquellos que no son eficientes, para los que no reducen los costos, etcétera.

Pero cuando se habla de la industria automotriz debe hacerlo con absoluta sinceridad y en un marco integral. Así el panorama; en este sistema económico de apertura amplia, este sector se mantiene y crece como consecuencia de un privilegio desde el punto de vista fiscal a través de grandes aranceles para la importación que lo colocan en una gran ventaja respecto de otros sectores, que deben competir de igual a igual con productos importados. Y de nada les ha servido estar todos los días en una legítima queja a través de los medios de difusión.

Señor presidente: hemos hablado mucho del

gran esfuerzo el señor ministro en responder a todas las preguntas. De parte de mi bloque hubo afirmaciones que comparto plenamente.

Pero recién pensaba cuánto valía Aerolíneas, —unos 650 millones de dólares— y también cuán útil sería llevar esta interpelación al ámbito de la privatización que le va a permitir al Estado ingresar aproximadamente de entre 15 a 17 mil millones de dólares, correspondientes a la privatización hidrocarbúrfica y a la venta de YPF.

Ocurre que allí no hay una "hipoteca de la abuela". Todo lo que aquí se ha dicho al querer justificar la privatización de una empresa es que ella da pérdida, que es un lastre para el Estado desde el punto de vista financiero. Se ha asentado toda la argumentación referida a Aerolíneas Argentinas casi en una pirámide invertida, en un solo punto, que es su carácter deficitario.

Ahora hablamos de una empresa cuyo valor es de 650 millones de dólares. ¿Pero cómo hacemos para explicar una privatización que está en el monto que señalaba recién, por encima de los 15 mil millones de dólares, cuando nadie podría expresar con seriedad que se trata de una "hipoteca de la abuela"?; por el contrario, es una verdadera joya de la abuela.

Sé que, de alguna manera, estamos en el epílogo de esta interpelación. Me hubiera gustado que se respondiese a un sinnúmero de preguntas sobre lo que considero es la más vulnerable de las decisiones económicas del gobierno: la privatización hidrocarbúrfica, la del petróleo, la del gas. Tengo varias preguntas aquí. Y si el ministro se comprometiera en volver mañana, pasado mañana, la semana que viene, o cuando quisiera, podríamos hablar del tema antes de que nosotros tratemos nuevamente el proyecto —si es que lo remite la Cámara de Diputados—; le haríamos un bien al país.

El ministro planteaba desde el punto de vista económico el porqué de la caída de los valores de la Bolsa, el motivo de algunos temores de los inversores. Y le digo —porque él lo sabe, tengo la certeza de ello— que los temores de los inversores comienza a quebrarse porque éste es un plan que en muchos aspectos puede hacer agua en el mediano y largo plazo. Ello es así porque está asentado, fundamentalmente, en la búsqueda voraz de recursos financieros para enjugar un déficit que se genera mes a mes. Y, entonces, es tanta la premura que tiene el gobierno de vender las "hipotecas" o las "joyas de la abuela" que, de algún modo, va confirmando ese temor:

consecuentemente, con el plan, cuando esas cifras dejen de ingresar regularmente en el erario?

Por eso, el éxito de hoy, tanto en cifras, como en datos y en los elementos que aquí se han brindado, lamentablemente no podrán asegurarse para el mediano y largo plazo.

Doy un ejemplo vinculado con el petróleo. Ayer o anteayer, el interventor de YPF, Estenssoro, dijo que la mejor prueba de que la política hidrocarburífera es un éxito está dada en el incremento notorio que ha experimentado la producción de petróleo y de gas. Eso es exacto; lo admitimos. El aumento es del orden del 7 por ciento.

Sin embargo, si el ministro Cavallo repasa lo que dijimos aquí hace un año y medio, con él presente, en la anterior interpelación recordará que afirmamos exactamente eso mismo. Es decir que las privatizaciones en materia de petróleo iban a crear una suerte de luz de bengala que, en un primer momento, iluminaría el firmamento pues, efectivamente, se produciría un incremento en la producción de gas y petróleo.

Sin embargo, ese primer efecto no iba a poder ser mantenido; así lo dijimos en aquella ocasión. Esto es así porque la inversión privada busca lo más fácil, la actividad que es de más rápido retorno de la inversión. Entonces, era seguro que, si se vendían las áreas centrales, como se han vendido, iba a aumentar la producción de gas y de petróleo. ¿Pero quién invierte en exploración?

Aquí se trata de analizar lo que está ocurriendo en el área hidrocarburífera, porque su privatización es mucho más importante que todas las otras juntas.

Quién iba a dudar de que si se vendían las áreas centrales habría oferentes que se disputaran esos yacimientos, provocando inicialmente un incremento en la producción y un efecto artificial que tonificaría el optimismo en la evolución de la economía nacional...

Sr. Presidente (Britos). — Ha concluido su tiempo, señor senador.

Sr. Genoud. — ... Cinco minutos más y termino.

Sr. Gass. — Pido la ampliación del plazo para que pueda seguir hablando.

Sr. Presidente (Britos). — No hay problema, pero el que dirige la reunión soy yo, señor senador.

Continúa en el uso de la palabra el señor se-

Sr. Genoud. — Esto es lo que demuestra, casi como un símbolo, nuestra preocupación por la continuidad del plan económico en general. Hoy en día se pueden exhibir elementos que indicarían que esto funciona por el mantenimiento de la convertibilidad y de la estabilidad. ¿Pero qué sucederá dentro de cuatro o cinco años?

En el área petrolera — y le digo bien claro —, en la medida en que se estimulen las inversiones de rápida recuperación de capital, como son las referidas a las áreas centrales y a la venta de los activos de YPF, nadie va a invertir donde el país más lo necesita. Me refiero a las áreas de exploración de petróleo.

Las empresas petroleras nacionales y extranjeras se han disputado las áreas que están en plena producción. Sin embargo, cuando se puso en marcha el "Plan Argentina", se llamó a licitación para cuarenta y una áreas; esto ocurrió hace dos semanas. Sólo se presentaron oferentes para diez áreas; treinta y una quedaron desiertas. Las grandes empresas estuvieron ausentes.

Esto es una muestra de lo que pasa en la política económica en general. Ahora estamos viendo el espejismo de un buen momento, ¿pero qué pasará dentro de cinco años en materia hidrocarburífera? A raíz del incremento de la producción y de la caída de las reservas, estamos acelerando el agotamiento de nuestros recursos.

Esto también lo dijimos hace una año y medio. Una buena política energética debe servir para que haya inversiones donde el país las necesita, en lugar de fomentar que la actividad privada se dirija únicamente a las actividades de más alta rentabilidad y de más rápido retorno de la inversión.

El fracaso del "Plan Argentina", en el que han estado ausentes las grandes empresas petroleras, pues no aparecieron en esas licitaciones, significa que la Argentina, a corto plazo, va a tener problemas para su autoabastecimiento energético.

Transpalo esta situación al resto de los temas que, aun colateralmente, hoy hemos analizado. Aquí se aplica el criterio de que la empresa que no funciona, se vende. Entonces, nos obligan a ponernos en las antípodas de esa posición. Si Ferrocarriles no anda, se vende. No estoy de acuerdo con ferrocarriles ineficientes, con malos y onerosos servicios, como tampoco creo en YPF en esas condiciones. Sin embargo, no creo que la clausura sea la única solución en el orden económico, es decir, pasarse al otro extremo y decir:

El gran desafío de los grandes estadistas en el orden económico es buscar otro tipo de solución. Creemos que en esto ha habido un exceso de facilismo y de ligereza para resolver situaciones con tanta premura.

Esas son las preocupaciones de los inversores que se alejan de la Bolsa y que hacen disminuir los valores inmobiliarios, o de aquellas empresas que dejan de tomar personal, circunstancia que se evidencia en la caída preocupante también en materia de demanda laboral.

Sr. Presidente (Britos). — Tiene la palabra el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Señor presidente, señores senadores, señor senador por Mendoza: la razón por la que yo crea que cae la Bolsa es, precisamente, porque hay gente que escucha razonamientos económicos de dirigentes prestigiosos, que pueden llegar a ser gobierno nuevamente, del tipo de los que acabamos de oír a través de las manifestaciones del señor senador por Mendoza.

Lo digo con toda sinceridad. Estoy convencido de que la forma como se dio la discusión pública alrededor de las elecciones de la Capital y en particular sobre el tema de la deuda que la Argentina tuvo y tiene con los jubilados es una de las causas del mayor escepticismo que hay hoy entre los inversores que antes apostaron a la valorización de las acciones en la Bolsa, de los inmuebles y de los activos en general, en la Argentina. Permítame explicarles por qué.

Hubo un gobierno — el radical — cuyos dirigentes manejaron el país durante seis años, que vivió el drama de los jubilados, que vio que los jueces dictaban sentencias que las cajas de jubilación no podían pagar con dinero genuino; que en su momento tuvo que dictar decretos para diferir el pago, que asumió compromisos de pago que luego no cumplió, que nunca pudo pagar a los jubilados lo que la ley manda, y en virtud de lo cual siguió acumulando cada vez mayor cantidad de deuda e indujo a una cantidad cada vez mayor de juicios en contra de las cajas de jubilaciones.

Después de haber gobernado al país durante seis años, cuando el gobierno del presidente Menem propone primero una ley de consolidación de pasivos para que 3 millones 270 mil jubilados que no habían iniciado aún juicios pudieran ver reconocidas sus acreencias por la diferencia entre lo que la ley mandaba pagar y lo que se les pagó en los años no prescriptos, docu-

gentina, con bonos de consolidación de pasivos, para los que se dijo que se iba a crear un mercado y que se podrían transformar en dinero constante y sonante a través de una política responsable de capitalización de la deuda interna y privatizaciones, la bancada radical votó en contra del proyecto de ley de consolidación de pasivos.

Este gobierno, precisamente, a través del logro de un aumento impresionante en la recaudación impositiva y previsual que superó todos los niveles obtenidos en el anterior, pudo acordar con las provincias que éstas destinaran el 15 por ciento de la masa coparticipable junto con el Tesoro nacional para, por primera vez en la historia, pagar a los jubilados el 82 por ciento que ordena la ley y, por lo tanto, dejar de acumular pasivos e, incluso, — como se votó anoche en la Cámara de Diputados: permitir que se reconozcan los pasivos que se siguieron acumulando desde el 1º de abril de 1991 hasta el último día de agosto de 1992 y volver a entregar Bocones.

Así y todo votó en contra la bancada radical.

Se dice que es erróneo privatizar YPF y se vota contra la federalización de los hidrocarburos y la reestructuración y privatización de la petrolera estatal.

En primer lugar, el cambio de las reglas de juego en materia de petróleo ha permitido que YPF comenzara a ganar, además a pagar todos los impuestos. Empezó a haber inversiones no sólo en explotación petrolera sino también en exploración; se presentaron candidatos para áreas que por el Plan Houston habían sido revertidas hacia YPF, y ahora hay gente que se presenta para explorarlas, cuando aumentan la producción y las reservas, cuando el país capta inversiones y la privatización de YPF permitirá cancelar nada más y nada menos que toda la deuda que la sociedad argentina tiene con los jubilados y la que la Nación contrajo con las provincias por miles de millones de dólares porque los gobiernos anteriores no les pagaron las regalías hidrocarburíferas que correspondían.

Cuando un gobierno encuentra todas estas soluciones verdaderas y no recurre a la mentira y a la emisión monetaria, se lo critica. Incluso, los legisladores radicales — como vimos que lo hicieron ayer — salen a decir a los jubilados que reclaman un mínimo de 450 pesos que tienen razón y que es posible concretarlo cuando un simple cálculo aritmético dice lo contrario: 450 pesos de mínimo multiplicado por 3 millones 500 mil jubilados implican 1.600 millones de

recursos coparticipables; esto es, lo que alcanza para financiar a todas las provincias y al Tesoro nacional.

Entonces me pregunto qué es lo que debe leer el ciudadano común, el ciudadano más sensible, que es el que invierte: "Si esta gente puede llegar a gobernar el país y dice la verdad, entonces, ¿qué puede pasar en la Argentina? Vamos a volver a un pasado casi reciente: al pasado del gobierno radical", que no es el pasado de la Junta Reguladora o el de las empresas del Estado. En todo caso ahí le faltó coraje al gobierno radical, o a lo mejor...

Sr. Genoud. — Nos faltaron votos.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — ... Votos para realizar la transformación económica que los tiempos exigían.

Pero el pasado al que le tienen miedo los inversores es aquel en el que el secretario de Hacienda Mario Brodersohn decía que podía financiarse cualquier déficit fiscal, que no causaba inflación, que era cuestión de endeudarse o emitir, tal como fue la filosofía del Plan Primavera.

Algunos comparan el Plan Austral y el Plan Primavera con el plan de convertibilidad. No saben de lo que hablan. El plan de convertibilidad es una herramienta basada en la responsabilidad fiscal para eliminar el déficit sin utilizar un peso de los fondos provenientes de las privatizaciones porque estos ingresos están dirigidos a cancelar las deudas internas y externas; van a cancelar deudas que los gobiernos anteriores acumularon con las provincias argentinas por no pagar como corresponde las regalías hidrocarburíferas. Con esos ingresos se van a cancelar las deudas que gobiernos anteriores — y el actual, mientras no consiguió todos los recursos necesarios para hacerlo — dejaron y dejamos de cumplir. Tal el caso de las leyes de jubilación que ahora, por primera vez en la historia, empiezan a aplicarse en la práctica.

La vuelta al pasado a la que los inversores tienen miedo es la vuelta a la época de quienes creían en incurrir en déficit y financiarlo a través del Banco Central, y que en definitiva provocaron hiperinflación. Al pasado de quienes hoy, irresponsablemente, dicen a la gente que sí: que el gobierno por maldad no les paga un mínimo de 450 pesos.

He oído al senador electo de la Rúa — que es mi amigo y que cuenta con excelentes asesores económicos — más de un domingo por la mañana decir mentiras a los jubilados. Y esto es lo que asusta a la gente, es lo que asusta al inversor.

Una de dos: o dicen a sabiendas cosas en las que no creen y entonces, obviamente, eso desconcierta, o estamos en peligro.

Porque hablo de volver al pasado no de los años 50; ése era otro mundo, era otra Argentina. Me refiero a los años 87, 88 y 89. En 1987, se relajó totalmente la disciplina fiscal porque en septiembre había elecciones. Hablo de 1988 y 1989, cuando para llegar a las elecciones se acudió al endeudamiento externo e interno y, en consecuencia, a un déficit que se acumulaba vertiginosamente.

Estoy hablando de volver a la hiperinflación que provoca desocupación y estancamiento. A eso le tienen miedo los inversores de la Bolsa. Eso es lo que hacen el valor de las propiedades argentinas e incluso puede llegar a producir superávit comercial, es decir fuga de capitales, como en 1988 y 1989.

Entonces, el gobierno debió "hambrear" a los argentinos. Porque cuando se dice que el tipo de cambio real debe ser alto lo que no se dice es que, entonces, lo que piden es salarios de hambre, ya que lo que el tipo de cambio real alto significa es que el salario de los argentinos está por el suelo o que las jubilaciones de los argentinos están por el suelo, salvo que la rentabilidad de las exportaciones se derive de aumentos de competitividad como los que se están logrando gracias a la buena política que implementa este gobierno.

Y no es cierto que la reactivación automotriz se deba a privilegios que tenga la industria automotriz. Esta compete con importaciones que pagan el 22 por ciento de arancel más 3 por ciento de tasa de estadística; exactamente el mismo arancel y la misma tasa de estadística que se paga en la importación de una camisa, un pantalón o cualquier prenda indumentaria, así como también de los electrodomésticos. La única diferencia en la industria automotriz es que para poder importar los automóviles que no están a la oferta en el mercado argentino porque no se producen localmente ni se intercambian compensadamente con divisas de exportación hay que obtener un cupo a través de una licitación. Pero hay ciento cincuenta modelos de veinte marcas distintas que se pueden importar sin ningún cupo pagando el 22 por ciento de arancel y el 3 por ciento de tasa de estadística. Y la importación puede llevarla a cabo cualquier ciudadano, en la cantidad que desee.

Así que todo esto de que la industria automotriz tiene privilegios es una mentira. Tenía privilegios en el régimen de economía cerrada, in-

tervenida, con que se gobernó a la Argentina en estos seis primeros años de democracia. Por supuesto, en todos los gobiernos anteriores fue mucho peor que cuando gobernó el gobierno radical entre 1983 y 1989.

Sr. Presidente (Britos). — El señor senador por Mendoza le solicita una interrupción.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Si me permite, termino la idea y luego le concedo la interrupción al señor senador.

Lo que quiero decir es que nosotros sabemos que YPF sí es una joya de la abuela y la vamos a utilizar para pagar las deudas que más obligan a todos los argentinos, que son las deudas con los jubilados y con las provincias, que se acumularon preponderantemente durante el gobierno anterior y no se acumularon, salvo marginalmente, en este gobierno.

Pero este gobierno va a pagar. Para eso se va a vender, y se va a vender muy bien, y quien pague por las acciones de YPF, como quien pague por las áreas centrales, no va a hacer minería extractiva sin tratar de aumentar las reservas, porque sería necio. ¿Quién va a comprar y pagar un alto precio por algo que no va a generar más reservas y, por lo tanto, continuidad de la explotación en el mediano y largo plazo?

Sr. Genoud. — ¿Me permite una interrupción, señor ministro?

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Sí, señor senador.

Sr. Genoud. — Le agradezco mucho la interrupción que me ha concedido.

Esto de que los productores o las grandes empresas o compañías petroleras van a buscar petróleo no se dió nunca en la Argentina. Voy a citar unas cifras, no como algunas que usted ha dado y no comparto como por ejemplo cuando expresa que están creciendo las reservas. Eso es falso. Todas las revistas especializadas dicen que la producción ha crecido — y de un modo importante — pero no así las reservas, porque hay desinversión en materia de exploración.

En la Argentina se han perforado ciento sesenta y cinco pozos de exploración por parte de los privados y tres mil doscientos ochenta pozos por parte del Estado. Quiere decir que de todos los pozos que descubrieron petróleo en la Argentina solamente el 5 por ciento proviene de la inversión privada. Todo lo demás fue descubierto y perforado por el Estado. ¿Qué significa esto? Que la inversión privada es saludable cuando está orientada y planificada por el Es-

tado, y si no se la canaliza y orienta a la inversión privada para que haga el gran gasto de explorar no lo van a asumir los inversores privados. En cambio, serán ellos los que irán a comprar los oleoductos, refinerías, boyas, puertos, buques que se ofrecen en el Anexo I de la ley. Y después se van a ir como sapos al agua a comprar las acciones de YPF tanto en la Bolsa de Buenos Aires como en las del exterior. Así, no van a invertir en materia de exploración. Por lo tanto, al abrir el gran negocio en materia de producción se cierra el otro.

Por eso el primer llamado del Plan Houston fue bueno y el segundo también. Tanto Dromi como usted elogiaron el Plan Houston. Pero en el cuarto llamado empezó a fracasar porque se comenzaron a abrir las banderolas de otros negocios petroleros mucho más significativos. Y el quinto fue un desastre; tuvo que ser reemplazado por el Plan Argentina. Reconozcamos que hace dos semanas se abrieron los pliegos del Plan Argentina y resultó un fracaso. El gobierno debe revertir esta política sin demora.

Quiero hacer una sola mención más, para no quitar el uso de la palabra a los otros señores senadores!

Que no se juzgue al gobierno radical de los últimos dos o tres años por falta de éxito en materia económica, porque teníamos los movimientos sindicales en contra, carecíamos de mayoría en el Congreso, no teníamos la mayoría de los gobernadores que apoyase — eran solo cuatro o cinco los que seguían los lineamientos radicales — y, en general, el marco político era absolutamente diferente. Incluso, el señor ministro acaba de reconocer que si pudiera volver atrás las agujas del reloj tal vez hubiera votado favorablemente la idea del radicalismo de privatizar Aerolíneas Argentinas en aquel tiempo.

Todo eso marcó una época. El clima que se vivía en la Argentina llevó a fracasar en algunos rubros del orden económico.

Pero el señor ministro tampoco ha dado respuesta a la larga nómina de iniciativas que se encarraron en materia de privatizaciones: Austral, Grupo Siam, Atanor, Aerolíneas, la radiotelefonía celular móvil, que estaba en pleno funcionamiento cuando asumió el presidente Menem, las transmisiones satelitales y el Plan Houston, que fue toda una avanzada en materia de inversión privada.

En política petrolera no estamos en contra de la inversión privada. Lo que queremos es que YPF tenga el control por parte del Estado, que no renuncie a planificar la política energética.

Queremos que intervenga el capital privado en la medida en que se ajuste a los objetivos que el Estado le dicte.

Por favor, no juguemos a que nosotros coloquemos permanentemente al gobierno en el extremo del liberalismo irresponsable. Pero tampoco nos coloquen a nosotros en el otro extremo porque no es justo, porque así se adultera la historia y se desvirtúa lo que dijo el senador Mazzucco cuando señaló las contribuciones silenciosas que ha hecho el radicalismo para que se pudiera llevar adelante el proceso de reforma del Estado cuando estas se concreten con responsabilidad y seriedad.

Sr. Presidente (Britos). — Tiene la palabra el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Por esas contribuciones silenciosas es que en algún período subió la Bolsa y había bastante optimismo en la Argentina. Pero, cuando para ganar una elección se apeló a mentir de nuevo a los jubilados, la gente se empezó a asustar y a preguntarse cómo había cambiado la actitud. Así pudieron decir que ahora que podían volver a ser gobierno, en lugar de apoyar las transformaciones han empezado a vender ilusiones inalcanzables y a predicar la indisciplina fiscal.

—Varios señores senadores hablan a la vez.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — No; los jubilados, no. No, obviamente. Pero los que apuestan a la Bolsa y ven de qué manera un partido que puede llegar al gobierno dice que va a resolver el problema de los jubilados, se empiezan a asustar.

Ese es un tema, pero tomemos el del plan Houston...

Sr. Presidente (Britos). — El señor senador por Córdoba le pide una interrupción.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Señor presidente: pido que me dejen aclarar algo porque si no no se entenderá la diferencia entre el Plan Houston y las renegociaciones de contratos que ha hecho este gobierno, el Plan Argentina y la forma en que este gobierno está induciendo inversiones. No se va a comprender por qué la Argentina va a progresar y por qué no progresaba antes.

El Plan Houston, precisamente por esa idea arcaica de planificar inversiones y el gobierno orientarlas, significaba que el Estado se comprometía a comprar el petróleo que se descubriera a

precios que excedían largamente los del mercado. Es lo mismo que hacían las empresas del Estado cuando realizaban las inversiones en perforaciones invirtiendo el doble de lo que resultaba económicamente. Eso era así, simplemente, porque el negocio era de los contratistas al venderle a esa YPF que funcionó hasta hace poco, cuando no estaba reestructurada. Lo mismo sucedía con los ferrocarriles y con las demás empresas del Estado.

Este gobierno está haciendo algo completamente distinto. Está atrayendo las inversiones de riesgo con mecanismos de mercado, inversiones en exploración y explotación petroleras, haciendo correctamente el cálculo económico en función de lo que valen realmente el petróleo y el gas, de lo que los mercados de futuro dicen que van a valer más adelante y no de decisiones irracionales como las que tomaban, y ahora quieren que se sigan tomando, los gobiernos que comprometan el futuro, diciendo que YPF iba a pagar 1,40 por el gas que se obtiene en la Patagonia, cuando una vez que se le suma el costo de transporte realmente no puede valer un dólar el millón de BTU.

Es decir, la revolución que ha hecho el gobierno del presidente Menem y la revolución de los inversores que antes hicieron subir la Bolsa y ahora empiezan a tener miedo de que se revierta es la revolución de la inteligencia y del cálculo económico, de haber salido de esa Torre de Babel que confundía a los inversores privados, que confundía a los funcionarios y alentaba la corrupción, la falta absoluta de economicidad en las decisiones y que, en definitiva, alentaba el despilfarro. Eso afortunadamente está cambiando. Pero no todos creen que esta situación se vaya a mantener en el tiempo, porque siguen los discursos equivocados. Y no digo que estén equivocados de mala fe. Creo que lamentablemente existe una dirigencia argentina que puede llegar al gobierno que está equivocada de buena fe. Entonces uno se pregunta si hará falta otra hiperinflación, otra desocupación como la que se registró en julio de 1989 para que dicha dirigencia, que quiere gobernar el país, aprenda.

Se dice que ha disminuido la ocupación o que ha aumentado la desocupación. ¿Adónde? ¿En qué diario?

Sr. Genoud. — En "La Nación"...

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — ¿Cómo se va a comparar octubre de un año con otro mes que no sea octubre del año anterior? ¿O no hay estacionalidad en las estadísticas?

La desocupación se ha mantenido constante entre mayo de este año y mayo del año pasado a pesar de que aumentó la participación de los trabajadores en la fuerza laboral como nunca había sucedido antes. Y fue así porque la gente quiere trabajar más. Por ejemplo, entre mayo del año pasado y el mismo mes de este año se han creado 148 mil nuevos empleos, y entre mayo del '91 y del año anterior ya se habían creado 380 mil nuevos empleos. Entonces, este gobierno ha creado empleos, ha bajado la tasa de desocupación, que seguirá disminuyendo o, por lo menos, no aumentará, tal como lo demuestran las estadísticas publicadas en todos los diarios.

¿Cómo puede compararse octubre de 1991 con mayo de 1992? Toda la vida ha sucedido que en octubre la tasa de desocupación es menor que en mayo por una cuestión de estacionalidad. Pero si se compara octubre del '91 con el mismo mes del '90, y octubre del '90 con el mismo período del '89, se advertirá un continuo crecimiento de la ocupación y una disminución de la tasa de desocupación.

Con respecto al famoso tema de la balanza comercial, vuelvo a reiterar que ésta significa exportaciones menos importaciones. Para que un país pueda tener una balanza comercial negativa debe existir una gran reactivación y un alto nivel de inversiones, como el que en este momento está teniendo la Argentina, que puede ser sostenido con una entrada neta de capitales. Es decir, debe tener una cuenta capital positiva.

Entonces, ¿qué queremos? ¿Volver al país de la fuga de capitales? ¿Volver al país en el que se ahorra para invertir en el exterior?

El superávit comercial del que hablan los interesados, quienes quieren que paguemos un disparate por las divisas de exportación aunque se mueran de hambre quienes viven y trabajan en el mercado interno, es aquel que pretenden alcanzar mediante la exportación de saldos y de rezagos. Obviamente cuando hay inflación y recesión, como la de julio de 1989, puede exportarse mucho pero, ¿qué se exportaba? Aquello que se dejaba de consumir internamente.

Con esta política aumentan las exportaciones y también mucho más la demanda interna, y se han reactivado las industrias orientadas a la actividad interna.

Por supuesto que estamos importando. Todos los países del mundo importan. Si no, ¿para qué se exporta, o para qué vienen capitales del exterior? ¿O los queremos para ponerlos en un almanaque y decir "¿para qué vienen?" Los capitales vienen para consumir y obviamente, este

aumenta la capacidad económica y entonces se traen bienes del exterior.

La inversión que ayuda es la inversión real; es la que responde a la demanda interna de la Argentina. Hay demanda de inversión y también de consumo porque la gente se siente mejor y demanda consumo.

Cuando se genera superávit comercial ocurre lo contrario: no hay consumo; entonces, lo que se produce es para invertir afuera.

Por supuesto hay una equivocación fundamental porque a quien se le presta atención es a los poderes corporativos. Hay corporaciones y dirigentes que se están dando cuenta de esto y están desesperados porque pierden el rol que tenían. Antes en el terreno político discutían los problemas económicos y si ganaban o perdían sus empresas. Ahora tienen que ir al terreno del mercado. En vez de ir a las entidades corporativas deberían quedarse en sus fábricas y abaratar los costos de producción. Aumentar la productividad, fabricar buenos productos y no vender cualquier cosa, de mala calidad y a precios altos al consumidor argentino.

Ahora tenemos millones de empresarios auténticos al frente de sus fábricas y de sus chacras, invirtiendo y produciendo bien. Por eso la Argentina va a progresar.

Antes los importantes eran los que iban a las reuniones de comisiones directivas para contratar un economista, personas que siendo profesionales deberían saber que su función no es la de escribir memoranda sectoriales, pedir devaluaciones o subas de aranceles. ¿Por qué no piden que los gobiernos provinciales hagan lo que está haciendo el gobierno nacional con SEGBA? En efecto, ya que hablamos de privatizaciones, miremos el caso de SEGBA, que era una empresa que durante los últimos diez años perdió 300 millones de dólares anuales —3.000 millones en total— que salieron del Tesoro nacional.

El gobierno ha planteado el marco regulatorio que el Congreso aprobó, a través del cual se puso en marcha un sistema competitivo de generación de energía, un marco regulatorio que ha fijado márgenes de distribución claramente establecidos y la organización de un ente regulador que hace funcionar un mercado competitivo a nivel de generación.

Se han conseguido 2.500 millones de dólares de valor patrimonial, que deberán ser reconocidos por los que compran para generar y distribuir electricidad en un marco competitivo y bien controlado. Hay que tener en cuenta que

que alguien pague 2.500 millones de valor patrimonial tendrá que tener una ganancia anual no menor a los 300 millones.

Quiere decir que la operación de privatización de SEGBA significó revertir una pérdida de 300 millones de dólares que soportaba el país para capitalizar una ganancia de 300 millones de dólares. Ese mejoramiento de los resultados sobre una facturación de 1.200 millones al año y el 50 por ciento del aumento de la productividad en la producción de electricidad permitirán que en Buenos Aires ella quizá siga valiendo lo mismo que antes de la privatización. En efecto, en Buenos Aires no se encarecerán para nada las tarifas de electricidad, que están a la mitad del precio que se paga en Córdoba, Santa Fe, Mendoza o cualquier otra provincia argentina.

Entonces, que los industriales provinciales, en lugar de decir que privatizar las empresas del Estado es vender el patrimonio nacional, pidan a los gobiernos provinciales que imiten al gobierno nacional en la privatización de SEGBA, con lo cual se abaratarán las tarifas eléctricas en todo el interior en un 50 por ciento, se aumentará la productividad, los exportadores argentinos podrán colocar más productos en el exterior, se podrá invertir más y también crecer en mayor medida.

Ese es el discurso que deben adoptar los dirigentes empresarios argentinos.

Lo que pasa es que dentro de la dirigencia empresaria también hay gente que quiere volver al pasado. ¿Por qué? Porque trasladaban el problema a los demás. Imagínense un empresario ineficiente que no sabe competir y que no actualizó su equipamiento. ¿Qué mejor que una devaluación para pasar a los consumidores el problema de su ineficiencia? ¿Y qué mejor que el Banco Central salga a financiar con emisión monetaria los aumentos de costos que vienen de la mano de las devaluaciones? Pero ésa era la Argentina de antes, en la que los problemas —repite— se trasladaban al vecino. En ese entonces el ingenio y la capacidad de los argentinos se utilizaban para ver cómo se pasaban los problemas al otro, agravando los del conjunto.

Ahora, gracias al liderazgo del presidente Menem y a la claridad con que planteamos las cosas, los argentinos estamos contra las cuerdas enfrentando la realidad, descubriendo los problemas reales para ponernos a trabajar y resolverlos. Ya no pasamos el problema al vecino ni lo tiramos para adelante. Ahora resolvemos y cómo lo estamos resolviendo? Por ejemplo, es

del Estado, como fue una extraordinaria solución la desregulación, la reestructuración, la privatización y la venta de las acciones de YPF, que permitieron solucionar muchos problemas y, al mismo tiempo, superar obstáculos de todas las provincias, vinculados con los desarrollos provinciales. Porque el dinero que van a recibir los gobernadores, por el cobro de las regalías hidrocarburíferas, se va a invertir en las provincias para que éstas crezcan.

Cuando este discurso sea expresado con claridad por todos los dirigentes que tienen chance de ganar, y de esta manera digan la verdad a la gente, va a volver a subir la Bolsa de Comercio y vamos a salir para adelante, como salió Europa y como lo hizo Japón, donde los dirigentes que podían llegar al gobierno fueron realistas y aprendían de las experiencias positivas y negativas, progresaban y hacían propuestas superadoras, no vueltas al pasado.

Sr. Gass. — Ese discurso no es nuevo. ¿O la gente es tan perversa que no lo entiende?

Sr. Presidente (Britos). — Trataba de recordar al ministro el tema del tiempo de su exposición. Recuerdo al cuerpo que el artículo 201 establece únicamente el tiempo para que pueda exponer cada uno de los interpelantes. Ustedes han hecho varias preguntas a las que el Señor ministro está contestando. Pero le pediría a él que tratara de sintetizar.

Sr. Gass. — Hay tiempo para eso...

Sr. Presidente (Britos). — Le ruego que pase vista al artículo 201 y después discutamos. Tiene la palabra el señor senador por el Chaco.

Sr. Leon. — La verdad es que estoy totalmente sorprendido. Hemo invitado a un ministro para que viniera a informar sobre un problema que consideramos serio. Pero el ministro se transformó en un profeta y en lugar de informar lo que debía informar, intenta darnos un sermón sin ninguna autoridad frente a un partido de las características históricas de la Unión Cívica Radical.

Porque cuando este ministro —que nos quiere dar un sermón diciendo que nunca podemos ganar una elección y que somos el pasado— servía a la dictadura, jugábamos en la calle nuestras vidas para rescatar esta democracia que hoy le permite a él ser ministro. (Aplausos)

Sr. Romero. — En el 55 también jugaron.

Sr. León. — Se eligió por nueve años senador, esté tranquilo señor senador.

—Varios señores senadores hablan a la vez.

Sr. León — ... hemos tolerado un discurso fuera de contexto de un ministro al que respetamos. No voy a gritar, pero un ministro no puede decir livianamente que el radicalismo de la Capital Federal no merece ganar porque adoptamos una posición.

Dice que pertenecemos al pasado. Al fin y al cabo hay un pasado en la historia del país...

Sr. Gass. — No puede ocultarse...

Sr. Presidente (Britos). — Ruego al señor senador que solicite el uso de la palabra.

Sr. León. — ... que es también el pasado de todos. Pero yo soy un humilde hombre del interior que ama a su país. Creo en la política y en los valores de mi propia militancia. Acabo de descubrir que la disidencia no está sólo en la desprolijidad en la privatización de Aerolíneas. Es otro proyecto el del ministro, distinto del de la Unión Cívica Radical. El cree que hay que vender el alma para pagar y nosotros, que puede haber un Estado que deba, pero que no haga de la Argentina el coto de caza de la concentración económica. Y pensamos que nuestro país no tiene que ser una factoría de veinte multinacionales y aventureros que vienen a la Bolsa, porque la Bolsa no fracasa por lo que dice alguien, sino porque vienen a especular los de afuera.

Olvídense de la Bolsa, ministro, y en vez de comprometer 17 mil millones de dólares de aquí al año 2000 para pagar un peligrosísimo Plan Brady, no cierre el banco de una provincia como el del Chaco por 50 millones. Tienen que trabajar los productores de las economías regionales en vez de pagar a los gringos de afuera. O, ¿qué se ha creído usted? ¿que puede decir livianamente aquí que hemos sido culpables de algo? Un ministro no puede decir en el recinto del Senado que SOMISA no vale y que ELMA prácticamente tiene que ser liquidada. Conspira contra el precio.

Nosotros poderemos equivocarnos, pero hemos sabido ser humildes, hicimos nuestra autocrítica. Por lo tanto voy a bajar el tono.

Aquí estamos discutiendo el problema de Aerolíneas Argentinas, que se mezcló con otros temas de privatizaciones. El ministro...

Sr. Presidente (Britos). — La Presidencia aclara al señor senador que el tema a tratarse era el de Aerolíneas Argentinas y las privatizaciones.

Sr. León. — Perfecto.

Y aquí acaba de hablarnos el ministro del éxito de la privatización de SEGBA. Creo en la integración; y creo en el abrazo de O'Higgins y San Martín; pero también debo mirar la historia de nuestro tiempo.

Aquí tenemos que el 85 por ciento de la energía eléctrica de SEGBA será de los chilenos, los mismos que hoy quieren quitar territorio a nuestra propia Patria.

Entonces, para nosotros el problema no radica solamente en que una empresa no deba. Ocurre que las grandes naciones tienen empresas deficitarias; ninguna cayó en este juego de un grosero liberalismo o neoliberalismo. ¿A ver si la ley de comercio exterior norteamericana iba a dejar hacer lo que se está llevando a cabo en nuestro país? ¿O que las grandes naciones, los tres G, los cinco G o los siete G, que se reúnen para ver y decidir cómo el mundo va a vivir. El tema de la paz de que habló el ministro, que para él es aceptar que vayan los barcos al Golfo, es para nosotros buscar un reordenamiento internacional de manera de permitir que coman 1.500 millones de seres humanos, marginados de cualquier mercado y de cualquier tipo de civilización y cultura.

Nosotros creemos, señor ministro, que la Nación puede deber. No entendemos cómo una Nación puede tener reservas, como posee la nuestra, y ver lo que ocurre desde hace cinco años con la educación argentina. La más importante, la más trascendente decisión, la más decisiva inversión que pueda hacer un país, la Argentina no la está realizando: me refiero nada menos que al campo de la educación, necesaria para que el país tenga un elevado desarrollo.

Esa inversión es mucho más importante que la de la Bolsa. Es lo que se invierte en la Universidad o pagando a los maestros para que enseñen a los jóvenes y para que éstos puedan aprender.

Nos vamos a pasar la noche discutiendo. Nosotros queremos un país con identidad, en el que nuestra bandera no viva en relación carnal con ningún poderoso. No queremos que nuestro país sea una factoría, porque deseamos mantener los valores esenciales de nuestra personalidad nacional.

El propio ministro dijo delante del presidente del Banco Mundial que él habría hecho mejor la privatización de Aerolíneas Argentinas. Aquí tengo el diario, en donde está la foto del primer magistrado con el presidente del Banco Mundial, y Cavallo respondió la insinuación de privatizaciones no transparentes realizada por el

Banco Mundial, señalando que la necesaria rapidez con que debía encararse el proceso justificaba ciertas desprolijidades. Sin embargo, el ministro aseguró que él hubiera hecho mejor la privatización, al referirse específicamente al caso de Aerolíneas.

¿Rapidez para vender una cosa que no es del gobierno sino que pertenece a toda la Nación? ¿Rapidez para arriesgar la bandera de una empresa como Aerolíneas?

Toda la doctrina de la privatización está derrotada. No hay competencia. El monopolio azul y blanco —que es el que nosotros podemos decidir modificar, pero que es nuestro— ahora fue reemplazado por el monopolio de una nación extranjera. Está bien; es la Madre Patria. Quiero a España; mi padre era español. Pero los 1.200 millones de dólares que dieron a Iberia no se los dio la propia nación española sino la Comunidad Económica Europea. España está mirando más a Europa que a América latina, a pesar de que quiera lucirse diciendo que, en nombre de Iberoamérica, conduce el destino latinoamericano.

Amo a España, amo a las dos Españas, como dice la copla. Pero también amo a toda la Argentina, la que nos duele, la que no me gusta, la que no me alegra cuando recorro el interior y veo las rutas destruidas. Los obreros sin producción y los bancos provinciales o industrias que cierran porque sólo trabajan para el crecimiento. Mientras tanto, aquí, en Buenos Aires, se concentra una especie de autoritarismo en el poder y en la economía.

Entre veinte empresas se están repartiendo la República. ¿O no es así? Hay favoritos, hay gente que gana peajes hablando sólo por teléfono, hay gente que gana licitaciones en casi todos los ramos en que se ha presentado. Pero si el Ferrocarril pierde un peso, hay que venderlo. No quiero que Ferrocarriles pierda, pero no me imagino a la Patagonia desmantelada, sin gas, sin YPF creando ciudades y sin ferrocarriles trabajando en favor de la integración.

Me he desviado de mi preocupación sobre Aerolíneas porque me han hecho desviar de ella. Además, aquí hay un modelo por el que parece que se mira más a los de afuera que a los de adentro. Se alegran cuando aplauden los de afuera y después le echan la culpa a los jubilados o a los muchachos que reclaman junto a sus padres y a sus maestros para que haya mejores posibilidades de enseñar y aprender.

Soy hombre del interior y resulta que ahora se está cerrando el Banco del Chaco. Se salvaría con poco, pero para algunos eso no importa. Al

ministro le importan las inversiones en la Bolsa. Esta es la diferencia que tenemos en nuestras concepciones.

Sr. Presidente (Britos). — Señor senador...

Sr. León. — Señor presidente: si me va a hablar de tiempo, le digo que voy a tomarme el que necesito porque al ministro se le dio todo el tiempo que quiso para decir sus cosas. De cualquier manera, no me voy a abusar.

Sr. Presidente (Britos). — Le voy a decir todo lo contrario. Me atengo a lo establecido por el artículo 201 del Reglamento, de manera que puede extenderse en tanto y en cuanto el cuerpo así lo permita.

Sr. León. — Ya voy a concluir.

Tengo miedo de decir el discurso que quiero porque hablo mucho con el hombrequito que llevo adentro y, en realidad, es sorprendente que un ministro de nuestra Nación venga a descalificar incluso a la democracia, cuando dijo que puede haber cierta gente que llegue al poder ganando elecciones como un peligro. ¿Y el pueblo, señor ministro?

Usted fue diputado y sabe lo que es la vida parlamentaria; usted integra hoy un gobierno democrático elegido por el pueblo que nosotros respetamos y, aquí, en convivencia hemos dado leyes fundamentales a la Nación. ¿A ver qué ley fundamental, aun con cosquillas, no ha votado este bloque, en homenaje a la Nación, sobre los intereses partidarios?

Creo que el país necesita estadistas más que políticos que pelean sus circunstancias. Por eso me duele que un ministro que yo creía era estadista se haya transformado en un político enamorado de su propia obra, sin descubrir que hay que ser más humilde en el campo de la democracia para advertir que se puede ser útil a una sociedad.

Ya se habló de YPF y de las privatizaciones. No voy a referirme más a Aerolíneas pero cualquiera que haya viajado por esta compañía se habrá dado cuenta de que está peor atendida que antes. Estamos arriesgando valores importantes.

Antes de finalizar quiero decir que tengo aquí algo que no me ha gustado. Son expresiones del señor ministro sobre este tema de Aerolíneas publicadas por un diario el 2 de junio de 1992, cuando se debatía el problema suscitado con Iberia. El ministro dijo: "... porque hablé con el presidente de Iberia (reitero que son palabras que traduce el diario) y también con autoridades políticas de España, y no veo ninguna posibi-

lidad de que no cumplan con el contrato de compra'. Cavallo fue incluso más allá e intentó justificar los reiterados incumplimientos del consorcio, afirmando que 'el contrato que firmaron los adquiridores de Aerolíneas era ciertamente exigente. Se comprometieron a pagar un precio que terminó siendo muy elevado'...

Pareciera que el ministro creyó más a los americanos de la American Airlines, que decían que era caro, que a nuestra propia valoración de la empresa nacional. Da la impresión de que se hubiera pasado al otro lado.

Lo único que reitero, es que nosotros vamos a seguir considerando importante a la Nación Argentina, a las provincias, a nuestro pueblo, a nuestro federalismo, a nuestra gente, la que tiene hambre y no puede jugar a la Bolsa. Esa es la gente en la que tenemos que pensar, cualquiera sea la sociedad y la época a la que pertenezca.

Japón tiene problemas; ha hecho un plan de obras públicas para tratar de combatir la desocupación. Estados Unidos es un país que sufre una recesión; hay que recorrer sus ciudades para ver su declinación. Alemania tiene el problema de la unificación. Y nosotros no debemos copiar modelos que no nos sirven; tenemos que abrazarnos, meter la mano en nuestra tierra y arrancar lo permanente de nuestra nacionalidad. Vamos a tratar de que ninguna empresa pierda.

Voté la ley de emergencia económica y la de reforma del Estado. Recuerdo que en esa época la señora interventora de ENTEL decía que podía participar la British Telephone del proceso de privatización de nuestros teléfonos. Entonces dije que tuviera cuidado porque las privatizaciones no debían significar vender el alma al diablo. Algunas se hicieron de manera apresurada y en otras aparecieron, en cierta forma, vendiendo el alma al diablo. Sé que estos casos son los menos, pero casi ninguna privatización dejó de tener problemas de transparencia. Algunas han significado la acentuación de la presencia de algunas empresas en el manejo importante de la economía del país.

Aparte, yo no crítico a este gobierno. Me parece que el exabrupto del señor ministro de esta noche no tiene nada que ver con el gobierno. Incluso he visto cómo algunos de los que estaban en la mesa junto con él se dieron cuenta de que se estaba equivocando.

No es de nuestro gobierno que un señor González Fraga, que fue asesor de los bancos acreedores, sea nombrado por esta administración para manejar nuestra propia moneda.

Considero que debemos elaborar alguna concepción nacional. No podemos cumplir todo lo que nos digan desde afuera; que haya que hacer esto o aquello porque lo pide el Fondo Monetario Internacional...

En oportunidad de conversar con el director del Fondo Monetario le hice algunos reclamos a los que me contestó: "Yo no soy político. Tengo que manejar el dinero que colocan las naciones en el Fondo Monetario". Le dije que sí, pero que según como él lo hiciera creaba política. Y ése es nuestro drama. Ahí está la deuda externa mostrando cómo se ha deformado.

Un día, cuando en el Consejo de Europa se hablaba del milagro europeo, yo dije que el milagro no era europeo sino latinoamericano. ¿Por qué? Porque el milagro europeo no era otra cosa que la concreción del Plan Marshall; la plata que va; los bienes de capital fiados y comprarles todo lo que producen, mientras que en América latina cada año transferimos al campo rico un Plan Marshall. Además, ellos quieren que enseñemos, que tengamos estabilidad, que prestigemos a la democracia...

Considero que quienes manejan la economía deben pensar más en los pueblos que en los que dan las órdenes desde el campo de la riqueza internacional.

En cuanto al problema de Aerolíneas Argentinas, ojalá se resuelva mejor que hasta ahora.

Vamos a absorber esto como un hecho de la realidad. Pero no puedo dejar de mencionar, señor presidente, que la manera en que se ha hecho y las explicaciones brindadas no me han convencido.

Saludo a mis colegas senadores. Pido disculpas si tuve alguna actitud descortés. Pero el espectáculo que vimos aquí brindado por el señor ministro es realmente lamentable.

En esto no podemos ser partidarios. No debemos juzgarlo en función de qué camiseta viste sino en el papel de un Senador que no tiene por qué escuchar el discurso de un ministro que viene a darnos un mensaje agravante contra uno de los bloques que integran prestigiosamente este cuerpo. (Aplausos)

Sr. Presidente (Britos). — Tiene la palabra el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Señor presidente: creo que la exposición del señor senador por el Chaco es de gran utilidad para que quede como ejemplo de lo que en mi opinión —que expreso con convicción

pero también con humildad— asusta a quienes deben apostar por el futuro de la Argentina.

Creo que ésta es la exposición de una persona respecto de la cual, si bien en el plano humano siento afecto, como dirigente político —desde el punto de vista dirigencial— me asusta que algún día pueda tener una responsabilidad relevante en la conducción de los destinos del país.

Sinceramente no puedo dejar de expresar mi más absoluto desacuerdo con todas y cada una de las expresiones que ha realizado. En particular quiero señalar una. El senador dijo que nosotros queremos pagar a los gringos de afuera. Quiero recordarle al senador por el Chaco que cualquier información fidedigna de cuánto pagó a los gringos de afuera el gobierno anterior indicará que se trata de una suma que duplica lo que está pagando este gobierno.

Pero, claro...

Sr. León. — ¿Me permite una interrupción?

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — ...ni siquiera se puede percibir en sus rasgos más elementales y, yo diría, en sus rasgos más evidentes cómo se puede pensar sobre el futuro de la Argentina y querer descalificar a un ministro que pone apasionamiento. Este ministro pone apasionamiento pero se siente tan argentino como el señor senador León y este ministro cree que ha interpretado mejor que el senador León lo que pasa hoy en la Argentina. Por supuesto, lo digo con vehemencia pero con humildad y en la seguridad de que todos podemos estar equivocados. Y yo puedo ser el primer equivocado.

Lo único que quiero es trasladar a los señores senadores los elementos de juicio para que el Honorable Senado, un cuerpo tan importante para la democracia argentina, realmente pueda pensar sobre los problemas que tenemos que resolver.

Creo que si la gente que todavía no tiene clara las ideas lee prolijamente lo expresado por el señor senador por el Chaco y lo que yo he dicho, podrá extraer conclusiones respecto de quién está más cerca de la verdad y acerca de qué es lo más conveniente para el futuro de los argentinos, que necesitan educación.

Este es el gobierno que ha dado el más alto presupuesto a la enseñanza universitaria. Lamentablemente, hay rectores de varios partidos políticos —que no voy a mencionar— que despilfarraron los recursos en la universidad. Por eso la juventud argentina recibe una pésima educación. Este es el gobierno que ha enviado el máximo de recursos a las provincias para pagar

los servicios que tenían y los transferidos. Es responsabilidad de las provincias que tengamos un buen sistema educativo.

No hay gobierno anterior que haya hecho por la educación lo que está haciendo la administración del presidente Menem, en términos de recursos disponibles. Ahora bien, hay evidencias por doquier de que los recursos se siguen utilizando mal. El otro día se produjo una discusión entre dos rectores de extracción radical —de las universidades de Córdoba y de Buenos Aires—, que aportó elementos de juicio respecto de cómo se utilizan, despilfarran y se manejan mal los recursos destinados a la educación en la Argentina.

Sr. Storani. — Pido una interrupción al señor ministro.

Sr. Presidente (Britos). — Como no hay más asuntos que tratar, queda levantada la sesión...

Sr. Menem. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Britos). — Quedó levantada la sesión...

Sr. Menem. — Es para un breve comentario.

Señor presidente: no tengo la representación de mi bloque pero creo interpretar a todos sus integrantes. Nos sentimos sumamente satisfechos por las expresiones del ministro. Estamos totalmente de acuerdo con la forma en que ha explicado las cuestiones que fueron sometidas a su consideración.

Creo que esta noche se ha enriquecido el debate nacional y se ha hecho un gran aporte para el esclarecimiento de la verdad. Cada cual se irá con su verdad. Cada cual se expresa en su forma, con su estilo, con mayor o menor vehemencia.

Pero creo que esta noche, con la presencia del señor ministro —que es figura habitual en este cuerpo, que ha concurrido cuantas veces ha sido citado y hace honor a sus obligaciones como ministro— hemos hecho un aparte fundamental en el Senado de la Nación para el esclarecimiento de la verdad, para el fortalecimiento de la democracia, para la consolidación de la República.

Por eso, creo interpretar a todo mi bloque cuando digo que estamos totalmente de acuerdo y damos las gracias al señor ministro y también a la oposición, que creo que ha expuesto sus ideas con altura, lo que ayuda a la consolidación de la democracia.

Sr. Storani. — Estaba pidiendo el mismo tratamiento que el señor senador por La Rioja.

Sr. Presidente (Britos). — No es que no quiera darle la palabra al señor senador, pero usted

había pedido una interrupción y había agotado su tiempo.

Sr. Storani. — ¿Sabe por qué?

Sr. Presidente (Britos). — Tiene la palabra el señor senador por Córdoba.

Sr. Storani. — Porque llegué oportunamente hasta el estrado de la Presidencia para expresar que en mi calidad de senador interpelante y habiendo utilizado el tiempo que me otorga el artículo 201 del reglamento y no más que eso, tenía la necesidad, después de haber escuchado en silencio y sin interrumpir al señor ministro, de exponer también mi conclusión sobre la forma en que se ha expresado el señor ministro, como consecuencia del proyecto de interpelación que presentara el 16 de junio pasado.

Le debo decir al señor ministro, con todo respeto, que ha hecho un alegato político con un sesgo totalmente diverso con relación al informe sobre Aerolíneas, respecto del cual podemos estar de acuerdo o no. Yo expuse lo mío y él dijo lo suyo. Luego la historia nos va a juzgar y el futuro nos va a decir quién tenía razón.

Pero debo referirme a dos o tres cosas porque el señor ministro las ha afirmado y nadie las ha rebatido.

Sr. Presidente (Britos). — Le recuerdo al señor senador que ya ha hecho uso de su tiempo y que no debe reabrir el debate.

Sr. Storani. — Pero el señor ministro ha dicho algunas cosas a las que me tengo que referir.

Sr. Presidente (Britos). — Ya ha tenido su tiempo para hacer uso de la palabra.

—Varios señores senadores hablan a la vez.

Sr. Presidente (Britos). — En ningún lugar el artículo 201 del Reglamento le permite hacer uso de la palabra nuevamente. Por eso le pido que sea breve.

Sr. Storani. — El señor ministro ha hablado del Plan Houston y ha dado cifras equivocadas. Yo fui autor del Plan Houston cuando era secretario de Energía y para determinar el precio establecíamos una escala de valores que no se ajusta a lo que el señor ministro afirmaba.

Ha dicho que pagábamos el petróleo que obtenían las empresas contratistas a un precio internacional muy superior al vigente en el mundo.

En ese sentido debo señalar que el precio que fijamos en nuestra etapa fue el siguiente. Del 100 por ciento del precio internacional partíamos descontando un 18 por ciento de canon.

El señor ministro Cavallo autorizó ahora a las empresas a no pagárselo al Estado.

El canon que pagaban las empresas variaba entre el 8 y el 18 por ciento, que había que descontárselo al total del precio. Luego estaban las regalías del 12 por ciento, que significaban otra disminución por ese porcentaje. Entonces, ya estamos entre el 70 y el 80 por ciento del precio internacional. Debían computarse también los impuestos, que representaban aproximadamente un 20 por ciento, con lo cual se llega a un valor entre el 50 y el 60 por ciento, que era el precio que YPF pagaba a los contratistas que extraían petróleo por cuenta de YPF dentro del Plan Houston. Es decir que no es cierto que nosotros pagáramos más.

Por otra parte, el señor ministro también afirmó que el gas iba a ser pedido por los proveedores a 1,40 dólares y que iba a estar a 1,80 el millón de BTU. Nosotros vendíamos el gas a un precio entre 40 y 45 centavos de dólar el millón de BTU porque, como ya expliqué la vez pasada a esta Cámara frente al argumento del señor presidente de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, cargábamos el costo directo a YPF —los gastos fijos de explotación— porque la empresa podía aguantar esa situación. Mientras tanto nosotros, sin subsidiar el gas, lo vendíamos barato al pueblo argentino y a la industria.

En ese sentido, vaticino ahora —contrariamente a lo que afirma el señor ministro— que los jubilados, que van a percibir —en buena hora— el ingreso que el señor ministro apuntó que les iba a asegurar el gobierno al que pertenece, no van a poder usar el gas porque no podrán pagarlo. El aumento de las tarifas de gas va a ser tan impresionante que va a llegar al usuario mínimo, el de 60 metros cúbicos, a un precio absolutamente inalcanzable para la generalidad del pueblo argentino.

Además, es sabido que la industria en estos momentos está haciendo gestiones desesperadas y que el ministro está satisfaciendo sus expectativas para evitar que caiga. Se trata así, precisamente, de hacer una rebaja para la industria. Es decir que el pueblo consumidor de gas, personificado en los millones de usuarios domésticos, van a subsidiar a la industria para que ésta pueda subsistir. No obstante ello, resulta muy peligroso el futuro del precio para el sector industrial.

Entonces, mediante un decreto el señor ministro rebajó el canon que las empresas pagaban al Estado nacional, que estaba entre un 8 y un 18 por ciento, y ahora ya no lo pagan.

Por último, voy a pedir una atención al señor ministro para que el país se ilustre y esta Cámara también.

Existen dos resoluciones de la Secretaría de Energía que no son públicas. La primera de ellas, que lleva el número 58 del año 1992, en sus anexos uno y dos incluye los importes de los contratos que ella indica y crea grupos de trabajo sobre las privatizaciones.

La otra resolución de la Secretaría de Energía, la número 71 de 1992, es mucho peor ya que ordena a Hidronor Sociedad Anónima —bajo la dependencia de la mencionada Secretaría— a contratar asesores en dólares. Señala un mínimo de 1.800 y un máximo de 5.300 dólares mensuales.

Sr. Presidente (Britos). — Señor senador: ¿en la lista en que solicitó información al señor ministro no incluyó estos temas?

Sr. Storani. — No. Por eso le estoy pidiendo al señor ministro que tenga la atención de tomar nota de estas dos resoluciones de modo que nos haga llegar alguna información, como nos lo prometió respecto de aquellos asuntos que estaban en la lista de preguntas y que no tenía en su poder porque, naturalmente, no se las habíamos anticipado.

Termino, señor presidente, diciendo lo siguiente. No voy a atacar al señor ministro de Economía porque la vez pasada lo felicité cuando ingresó en las lides políticas y se transformó en un político. Fue en ocasión de las elecciones de 1991, cuando el señor ministro hizo una activísima campaña por todo el país, naturalmente movido por el prestigio de su éxito en el plan de estabilización económica; buscaba los votos para el sector oficialista.

Acá el ministro ha deplorado que el 50 por ciento del pueblo de la Capital Federal haya votado por el candidato a senador triunfante de nuestro partido, Fernando de la Rúa. Incluso dio el nombre, por eso lo repito. Y ha deplorado luego que hombres como Luis León, que son gloria de militancia en el radicalismo y de humildad y patriotismo al servicio de la Nación, pudieran llegar a tener funciones ejecutivas en algún momento del futuro argentino.

No puedo aceptar esto porque tengo buena memoria política, como buen político actuante durante los últimos cincuenta años. Es así como también me acuerdo de que el señor ministro hizo una *tournee* por los Estados Unidos de América en diciembre de 1988 ante el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial y la banca privada, advirtiendo que el triunfo del

candidato radical —Eduardo Angeloz— no iba ser beneficioso para las relaciones económico-financieras con los organismos que mencioné ni tampoco con la banca internacional.

Además señaló que el gobierno de Raúl Alfonsín despilfarraba en ese momento los fondos que recibía de los Estados Unidos de América a través de su ministro de Economía, Sorrouille, y del presidente del Banco Central de la República Argentina, Machinea, y que ni siquiera se pagaban los intereses de la deuda externa; es decir que estábamos malgastando los fondos que recibíamos.

Lo que entonces mostró fue una animosidad política desconocida en el señor ministro, que por primera vez en su vida había sido elegido diputado nacional de la lista justicialista, ya que nunca había militado en política. Ahora es un político consumado.

Aquí ha deplorado nuestra búsqueda del poder porque significaría la vuelta al pasado lamentable. Ha utilizado este término peyorativo haciendo referencia a esta gestión fracasada de los radicales. Y yo realmente no puedo tolerar esto, sin ánimo de agraviarlo, porque no merecemos dicho tratamiento quienes a través de una larga militancia buscamos imponer una doctrina.

Quiero advertir, señor ministro, que hace pocos días se reunió la Convención Nacional de mi partido —que hace tiempo tuve el honor de presidir, ya no— y que por unanimidad resolvió revisar toda la legislación aprobada durante este período. Revisar, no anular, todo lo aprobado en materia económica y financiera en la República Argentina para que luego el Congreso de la Nación, en su oportunidad, revisando esta legislación, decida si sigue en vigencia o no.

Fui el primero que afirmó cómo los capitales golondrinas hicieron su agosto en la Bolsa, luego de lo cual se fueron. Al respecto, el ministro ha buscado varias explicaciones. Lo que no dijo...

Sr. Presidente (Britos). — La Presidencia le ruega que sintetice porque estamos excediéndonos...

Sr. Storani. — Ya lo sé. Déjeme terminar, señor presidente.

Sr. Presidente (Britos). — Usted es muy lerdo para terminar. (Risas)

Sr. Storani. — No soy lerdo, señor presidente, pero tampoco soy tan ligero como usted. (Risas)

Quiero decir lo siguiente: el señor ministro ha puesto en marcha una política fiscal en 1992 que ya fue modificada cuatro veces. Hubo quitas y subas de impuestos, aumento del IVA, entre

otras cosas. Esa, quizás, sea la razón fundamental por la cual la Bolsa dejó de operar en la forma exitosa en que lo venía haciendo y no haya inversión de capitales.

No quiero ser agorero. Hablé del cono de sombra en el que el gobierno de la Nación había ingresado. Después de referirme al tema de la intervención a Corrientes hice una afirmación sobre el futuro del plan económico del ministro Cavallo.

No quiero que el plan fracase pero tengo mis grandes temores de que fracase la conducción económica del ministro Cavallo, que no podrá volver a decir en esta Cámara que el éxito del plan ha puesto a la Argentina en condiciones óptimas que hacía muchísimos años que no tenía.

Mis temores se basan en la balanza comercial negativa que se avizora para este año y en la no inversión de capitales, lo que no ha permitido que se pudiese en marcha una sola fábrica nueva.

La situación de la industria nacional y su incompetencia en el campo internacional por los superiores costos de producción hacen que esté a punto de quebrar en grandes cantidades, como ocurre en mi provincia, que no es de las que viven una peor situación y que puede exhibirse como un ejemplo de laboriosidad y productividad industrial. Córdoba ha sido una provincia que ha exportado en forma récord. Siempre se destacó su industria del calzado, la industria pesada, la de los grandes motores diésel y la producción de Renault, preponderancia que en este momento pasará a ser patrimonio del Brasil.

Por ejemplo, lamentablemente hace poco tiempo hemos visto cómo se fue a la quiebra la empresa fabricante de calzado más importante de Córdoba, que incluso exportaba.

Señor presidente: quiero agradecer al señor ministro el informe que nos ha dado y las respuestas a los interrogantes que traje sobre Aerolíneas Argentinas.

Espero no tener que volver a insistir sobre la posibilidad que hubiese significado para esta negociación que significó por último la conciliación que firmó el señor ministro, quien con hidalguía asume la responsabilidad de la orden dada a los dos directores representantes del Estado nacional en el directorio de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima. A mi juicio, como ya le dije en mi intervención anterior, los directores argentinos en ARSA han incurrido en la violación de sus deberes cometiendo así delitos previstos por el Código Penal.

Sr. Posleman. — He pedido la palabra.

Sr. Presidente (Britos). — Pero el señor ministro ha sido aludido. No puedo dejar de darle la palabra. Posteriormente le voy a dar la palabra al señor senador. Evidentemente estamos transgrediendo lo que hemos votado.

Sr. Posleman. — A eso me quiero referir.

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Señor presidente: me quiero referir solamente a dos o tres puntos que son flagrantes mentiras y que lamentablemente, de tanto repetirse, a veces confunden a alguna gente.

No viajé al exterior en diciembre de 1988, enero de 1989 o enero de 1990 y mucho menos para hablar mal del gobierno del doctor Alfonsín.

Quienes me conocen bien saben que yo no haría eso. Al contrario, siempre hablé bien de la Argentina y de sus gobiernos en el exterior porque creo que en nada ayuda hablar mal o ir a predicar catástrofes afuera. Lo que hice fue hablar en el Congreso de la Nación y más precisamente en la Cámara de Diputados cuando se discutía justamente el presupuesto para el año 1988 —septiembre de 1988—. Allí predije lo que iba a ocurrir si el gobierno persistía en esa política. Ese discurso mío fue pronunciado en la Cámara de Diputados y ha sido reproducido en el libro "Argentina en tiempo de crisis", que salió a la venta el 14 de mayo de 1989. Ese discurso fue leído por mucha gente en el país y en el exterior. Lamentablemente, quienes deberían haberlo leído más no le prestaron atención. Si lo hubieran hecho, se hubiese evitado la hiperinflación que vivimos a mediados de 1989.

Así que desmiento categóricamente y enfáticamente lo expresado por el señor senador por Córdoba. Además, quiero decirle que no conoce mi historia personal; sólo conoce algunas cosas que a él le disgustan. Yo no fui elegido por primera vez en 1987. Fui dirigente estudiantil, representé a los estudiantes en el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Económicas y cuando fui candidato a primer consejero por el Ateneo Universitario obtuve más del 50 por ciento de los votos. Cuando se intervinieron las universidades estuve absolutamente en contra y defendí al gobierno del doctor Illia, a pesar de que durante mi primer año en la Universidad criticé severamente la anulación de los contratos petroleros, que ya desde entonces me parecía un disparate. Del mismo modo me parece un disparate que en la convención radical digan que van a revisar todas las normas económicas, cuando se trata de un partido que tiene el antecedente de haber anulado los contratos petroleros suscriptos por el

doctor Frondizi, que había sido también radical y un visionario durante su gobierno en 1958.

Con el respeto que me merece el señor senador por Córdoba, deseo afirmar que creo que realmente desconoce muchos elementos de la historia. Se vale de la lectura superficial que hace de comentarios totalmente interesados en los periódicos...

Sr. Storani. — No es así...

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Sin entrar en detalle, al decirse por ejemplo que los capitales golondrinas hicieron su agosto y se fueron y por eso bajó la Bolsa, creo que se desconoce totalmente el funcionamiento de los mercados. Los capitales golondrinas venían y hacían su agosto cuando les pagaban durante la vigencia del Plan Austral o del Plan Primavera un 4 ó un 5 por ciento de interés, mientras preanunciaban una tablita o fijaban el tipo de cambio y les seguían vendiendo los dólares a ese tipo de cambio fijo, para que se llevaran ese 4 ó 5 por ciento que habían ganado seguro durante cuatro o cinco meses. Esos hacían su agosto y se iban.

Hoy, cuando se quieren ir, hacen caer la Bolsa y se llevan migajas. Así funcionan los mercados flotantes, donde el gobierno no garantiza ni asegura ninguna rentabilidad.

O sea, quiero dejar en claro que discrepo totalmente con lo manifestado por el señor senador por Córdoba, lo que no impide que — como dije en el caso del senador León — tenga respeto y afecto personal por él. Además somos comprovincianos, pero en el plano político tenemos una interpretación, una visión diametralmente distinta de la realidad.

Si pongo énfasis en confrontar es porque la forma de servir al pueblo es que la gente pueda contrastar las interpretaciones de la realidad y las propuestas. Para eso existe la democracia. No critico al pteblo de la Capital Federal ni he dicho que es lamentable que haya sido elegido senador el doctor De la Rúa o que pueda ser gobierno el senador León. Digo que cuando existen ciertos discursos y los inversores y quienes tienen que apostar para que haya inversiones en el país los leen y ven que quienes los pronuncian pueden llegar a ser gobierno, se asustan. Esto es una descripción absolutamente objetiva y no es un juicio de valor respecto de si la gente se equivoca o no. Porque a veces cuando la gente vota de una determinada manera es también porque el discurso que hacemos los que le ofrecemos otra alternativa posiblemente no sea claro, no los alerta; y entre dos dis-

curso se quedan con el que puede aparecer prometiendo cosas más generosas porque no llegan a advertir, por falta de claridad precisamente del contrincante, los riesgos que eso puede significar para la estabilidad y el crecimiento. Pero no hay ninguna crítica a lo que...

Sr. Gass. — Todas las promesas, cuando en el 89 se habló del salario...

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — No hay ninguna crítica a la gente.

Sr. Gass. — Durante la campaña el presidente habló del salario...

Sr. Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos. — Lo que pasa es que el presidente Menem hablaba de cosas que después ocurrieron, porque hoy los salarios reales en la Argentina son mucho mayores que en la época de las elecciones, en mayo de 1989.

Sr. Presidente (Britos). — Tiene la palabra el señor senador por Santiago del Estero.

Sr. Figueroa. — Señor presidente: quiero agradecer y felicitar al señor ministro y a sus colaboradores...

Sr. Posleman. — ¿No me va a dar el uso de la palabra, señor presidente? ¿Me tiene anotado?

Sr. Presidente (Britos). — Luego continúa usted, señor senador.

Sr. Figueroa. — ... por su presencia en este recinto, ya que no es la segunda vez que concurren — como han dicho — sino la quinta.

Además, quiero felicitar por la negociación a la que han arribado en el tema de Aerolíneas Argentinas, porque desde el momento de la privatización hasta hoy — han transcurrido dos años —, las dos empresas aéreas más importantes del mundo — Pan Am y Continental, de Estados Unidos — han quebrado, cosa que esta noche no ha sido dicha.

Entonces, mi felicitación por ese arreglo y por la presencia del señor ministro y de su equipo en este recinto.

Sr. Presidente (Britos). — Tiene la palabra el señor senador por San Juan.

Sr. Posleman. — Gracias, señor presidente.

Como he advertido que la Presidencia está muy apurada por levantar la sesión, quiero dejar constancia de que está haciendo una falsa interpretación del artículo del Reglamento referido al uso de la palabra.

En ningún momento de esta sesión se ha cerrado la lista de oradores, de tal manera que estoy en mi perfecto derecho de hacer nuevamente uso de la palabra y por un término de

quince minutos. Pero no lo voy a hacer, señor presidente; quédese tranquilo, porque está apurado. *(Risas)*

Ya dije lo que tenía que decir; marqué la posición de mi bloque en el término y forma que creí oportunos, concreta y brevemente. Pero quiero que quede perfectamente claro que en ninguna parte del Reglamento se dice que los senadores harán uso de la palabra una sola vez. Mientras la lista de oradores esté abierta, cualquier senador puede pedir la palabra y utilizar el término de quince minutos. Lo que no está permitido es que, habiendo senadores anotados en la lista, otro senador ocupe más tiempo del indicado. Así, todos los senadores podrán participar del debate.

Este es el espíritu y sentido del Reglamento. Y no quiero que mis palabras sean tomadas como una acusación de conducción parcial del debate, ya que creo que no es ésa la intención de la Presidencia. Lo que deseo es que se haga una correcta interpretación del Reglamento a fin de que el cuerpo funcione armónicamente.

Sr. Presidente (Britos). — Así se hará, señor senador.

Sr. Gass. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Britos). — No estaba anotado, señor senador.

Sr. Gass. — Nadie pidió que se lo anotara.

Sr. Presidente (Britos). — Esta Presidencia agradece al señor ministro y a sus colaboradores su presencia en este recinto...

Sr. Gass. — Quiero agradecer al señor ministro y no me da la oportunidad, señor presidente. Tiene razón el señor senador en el sentido de que usted es demasiado ligero... *(Risas)*

Sr. Presidente (Britos). — Como no hay más asuntos que tratar queda levantada la sesión... *(Risas)*

— Varios señores senadores hablan a la vez.

Sr. Presidente (Britos). — Se reabre la sesión. *(Risas)*

Tiene la palabra el señor senador por Buenos Aires.

Sr. Genoud. — Ya la había reabierto con el senador Menem recién...

Sr. Gass. — Señor presidente: quiero decir que nuestro bloque agradece la información que ha brindado el señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, pero esto no significa que estemos satisfechos.

Por supuesto, cada uno tiene su tono y forma de expresarse, pero tiene razón el señor senador León. Un ministro, un político, no puede expresarse en una democracia respecto de otro partido político como lo ha hecho él. Sé que no lo motivó el ánimo de agraviarnos. Tenemos cien años de lucha y fuimos agraviados muchas veces.

El ministro dijo que durante el gobierno de Arturo Illia anulamos los contratos petroleros; fue así porque nosotros acostumbamos a cumplir nuestros compromisos. Durante toda la campaña electoral realizada en 1963, en todas las tribunas del país el doctor Illia dijo que iba a anular los contratos petroleros. Y así lo hicimos porque cumplimos nuestra palabra.

Sr. Presidente (Britos). — Como no hay otros asuntos que tratar, queda levantada la sesión.

— Es la hora 0 y 15 del viernes 21 de agosto de 1992.

MARIO A. BALLESTER.
Director del Cuerpo de Taquígrafos.