



Ministerio Público de la Nación

FORMULA REQUERIMIENTO DE INSTRUCCION

JORGE FEMPE DI LELLO
FISCAL FEDERAL

Señor Juez:

Jorge F. Di Lello, Fiscal Federal a cargo de la Fiscalía Nacional en lo Criminal y Correccional Federal nro.1, en la **causa nro. 18708/16** caratulada "Macri Mauricio, De Andreis Fernando, Cobas Carlos, Macri Francisco, Efromovich Germán y otros S/ asociación ilícita, cohecho y defraudación contra la administración pública", en trámite por ante la Secretaría nro. 24, del Juzgado del fuero n° 12; me presento ante V.S. a efectos de dar respuesta a la intervención conferida en los términos del artículo 180 del Código Procesal Penal de la Nación.

En tal sentido, formulo el correspondiente requerimiento de instrucción impulsando la acción penal con arreglo a lo dispuesto en el artículo 188 del mismo ordenamiento legal.

I.- CONDICIONES PERSONALES DE LOS IMPUTADOS

Conforme los términos de la denuncia, los presentantes de la misma dirigen su imputación en principio respecto del titular a cargo del Presidencia de la Nación Ingeniero Mauricio Macri, respecto del Secretario General de la Presidencia de la Nación, Licenciado Fernando De Andreis, respecto del Director General de Logística de la Presidencia de la Nación, Sr. Carlos Cobas, respecto del titular de SIDECO, Francisco -Franco- Macri, respecto del titular del grupo de empresas que conforma la línea aérea AVIANCA, empresario Germán Efromovich, respecto del CEO de "Avian Líneas Aéreas", Carlos Benjamín Colunga López, y respecto del titular de "Unicos Air S.A.", Diego Martín Colunga López.

Posteriormente, el diputado Tailhade -uno de los denunciantes- amplió su presentación, dirigiendo también imputación contra Guillermo Dietrich, Ministro de Transporte de la Nación, contra Juan Pedro Irigoín, titular de la Administración Nacional de Aviación Civil, y contra Hernán Gómez, Director Nacional de Transporte Aéreo de la ANAC.

II.- RELATO DE LOS HECHOS

Las presentes actuaciones tienen su origen en la denuncia efectuada por los diputados nacionales Juan Cabandié y Rodolfo Tailhade, el pasado 30 de diciembre del 2016, la cual fuera ratificada por uno de ellos el 7 de febrero del corriente año, y posteriormente ampliada el 21 de febrero del corriente año.

En la misma, imputan a los nombrados en el ítem anterior, la comisión de los delitos de asociación ilícita, negociaciones incompatibles con el ejercicio de la función pública, defraudación contra la administración pública y tráfico de influencias.

Posteriormente, al ampliarse la denuncia por nuevos hechos, se achaca a los segundos nombrados la comisión del delito de negociaciones incompatibles con el ejercicio de la función pública, y se menciona además la posible comisión del delito de incumplimiento de los deberes de funcionario público, tráfico de influencias, y, en lo específico, la conducta prevista en el art. 218 del Código Aeronáutico, que reprime cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de una aeronave, aeropuerto o aeródromo o entorpecer la seguridad aérea.

De la presentación, se desprende que las conductas que los señores diputados achacan a los imputados; versan sobre la intervención de estos, en mayor o en menor medida, en negociaciones irregulares vinculadas a la explotación del espacio aéreo a través de la aerolínea de bandera nacional y de parte de otras empresas de carácter privado, alguna de las cuales estarían vinculadas al entorno personal o familiar del titular del poder ejecutivo nacional.

Al respecto, los denunciantes refieren diversos hechos que sirven de fundamento a la presentación que realizan, titulándolos: "La empresa del Grupo Macri" (en referencia a Macair Jet), "La contratación estatal de la empresa familiar", "La denegación del acceso a la información pública", "El estado de la flota presidencial y sus derivaciones", "La venta de Macair Jet", "El cierre de Sol Líneas Aéreas", "El negocio con LADE", "La nueva estructura de negocios", "La licitación de la nueva flota presidencial"

A lo largo de estos puntos, hacen saber diversas circunstancias que se relacionarían con **maniobras tendientes a favorecer "un negocio familiar"**, asignando al presidente responsabilidad en tanto *"... encabeza las actividades de funcionarios del gobierno, amigos y empresarios vinculados a una red de negocios que se monta a partir de contrataciones de los servicios que prestan las empresas aeronáuticas vinculadas a su familia y a los empresarios afines que fueron o son directivos y empleados de estas empresas..."(SIC)*

Como génesis de estas operaciones, señalan la reciente venta de la empresa "Macair Jet" -*empresa argentina dedicada a prestar servicios de vuelos ejecutivos fundada en el año 1996 y hasta hace poco parte del grupo económico que lidera su padre Francisco (Franco) Macri-*, a la firma colombiana "Avianca" que maneja el empresario Germán Efromovich.

Enuncian, que diversos medios de comunicación pusieron de relieve que el gobierno dejó de utilizar la flota de aviones presidenciales; siendo que los viajes del presidente y sus funcionarios se llevaron a cabo usando los servicios de empresas privadas.

Que como consecuencia de versiones periodísticas que circularon -en el contexto del viaje del primer mandatario a Europa y a Estados Unidos- las cuales daban cuenta del mal estado de la flota presidencial y la necesidad de adquirir nuevos aviones; se presentó una solicitud de información pública ante la Secretaría General de la Presidencia, en los términos del Decreto 1172/03, que regula el acceso a la información pública.

Mediante dicha solicitud, se pidió al poder ejecutivo que informara, entre otras cosas: si la aeronave presidencial -Boeing 757 Tango 01- presentaba algún tipo de limitación técnica u operativa que afectara su uso; cuál era la fecha límite para la realización de la próxima inspección que debía tener dicha aeronave; como se había llegado a considerar la suma de U\$S 20.000.000 -según versiones periodísticas- en concepto de mantenimiento de la aeronave y cuáles serían dichas tareas; y finalmente, para que se informara qué tareas de mantenimiento se le han realizado desde su retiro de servicio.

También, en qué aeronaves se traslado el presidente durante la gira que hiciera en la primera quincena del mes de julio del 2016 y el costo del alquiler de dichas aeronaves, la modalidad de contratación, cantidad de pasajeros que viajaron y



Ministerio Público de la Nación

copias de las facturas correspondientes. Y finalmente, para que se digan si las hubo contrataciones hechas con las empresas "The Charter Store" y "Mac Air", debiendo detallarse en cada caso modalidad, montos y el número de expediente de cada contratación.

Cumplidos los plazos correspondientes, más aun, excedidos los mismos en cuatro meses; no se dio respuesta a tales requerimientos, y solo se recibió una nota del Sr. Carlos Cobas -Director General de Logísticas- con información totalmente incompleta y parcial.

No obstante, según los denunciantes, este incumplimiento de responder al pedido de información pública no impidió que a través de los medios de prensa, se publicara acerca del deterioro de la flota presidencial y de un supuesto incidente acaecido en un viaje a Córdoba. Éste último hecho, fue luego desmentido a través de un "memorándum" interno de la Agrupación Aérea Presidencial -que depende de la Dirección General de Logística de la Secretaría General de la Presidencia-, que se filtró a los mismos medios de prensa, y en el cual se negó que en algún momento hubiese estado en riesgo la seguridad del presidente.

La contracara de esta situación, es que hasta finales de octubre del 2016, la presidencia había gastado cerca de veintitrés millones de pesos en alquiler de jets privados y pasajes, según lo publicado por el diario "La Nación"; información ésta, que paradójicamente había sido brindada a los medios en detrimento del mecanismo que prevé el Decreto 1172/03; poniendo con ello de resalto que la excusa de una flota de naves en mal estado, habilitaba formas irregulares de contratación millonarias directas o por legítimo abono, a pesar de las afirmaciones de la propia Agrupación Aérea Presidencial.

Otra de las razones que habilitan a considerar las maniobras denunciadas, se relacionan con la decisión que tomo el estado de obviar la aplicación del Decreto 1191/12, el cual lo obligaba a contratar con Aerolíneas y Austral los pasajes que se requirieran para el traslado de sus funcionarios o empleados por vía aérea; y en idéntico sentido, en orden a las motivos que habilitaron a no utilizarse la línea de bandera para los traslados del presidente.

De la misma manera, en lo atinente al cumplimiento de la decisión administrativa n° 244/13, que exige la utilización de los servicios de la firma "Optar S.A.", operadora mayorista de turismo de Aerolíneas y Austral; por cuanto a cambio de ello, se eligió aquellas prestaciones que suministra la empresa "Management Travel", firma del empresario Salvador Muzzupappa, quien prestó servicios al Gobierno de la Ciudad en la época en la que el presidente fuera jefe de gobierno.

Otro de los puntos que refieren los legisladores en su denuncia, alude como ya dijimos a la venta de la empresa familiar "Macair Jet".

Al respecto, advierten que en el marco del escenario descripto -esto es, la privatización de los servicios de traslado de funcionarios de primera línea, la búsqueda de aviones nuevos por cifras millonarias y las denuncias por el uso de aviones de la empresa familiar-; se produce a principios del 2016 la venta de aquella a la compañía de origen colombiano "Avianca", operación que se realizó a través del "Grupo Sinergy Speed", que controla Avianca Holding y Avianca Brasil.

Así las cosas, y como lo refiere la prensa -Diario La Nación, del 12 de marzo del 2016- la compra fue negociada por el presidente de la junta directiva de

Avianca Holding, Germán Efromovich; quien visito el país y se reunió con Carlos Colugna -uno de los responsables de la empresa de aviones de la familia Macri-, además de haber sido recibido por el Secretario de Transporte, Guillermo Dietrich.

“Macair Jet”, hizo saber el 30 de mayo la modificación de la denominación social por la de Avian Líneas Aéreas S.A. y adapto algunos artículos de su estatuto social a la garantía que deben constituir en cumplimiento de sus funciones.

Del mismo modo “Avian Holding S.A.”, informo el objeto de esta nueva sociedad, entre otras cosas: “llevar a cabo por cuenta propia y/o de terceros...las siguientes actividades: financieras e inversoras, mediante el aporte e inversiones de capitales a sociedades o empresas constituidas o a constituirse, realizar todo tipo de gestiones económico financieras que permitan el acceso y el otorgamiento de financiaciones incluida la compraventa de títulos públicos, créditos, acciones... y toda clase de valores mobiliarios y papeles de crédito de cualquier sistema o modalidades creados o a crearse, etc...”. Son socios en esta firma Germán Efromovich (95% del paquete accionario) y Matías Ignacio Carvajal (5% restante)

En tanto que el 4 de noviembre, “Avian Líneas Aéreas” comunico las renunciaciones de las autoridades Edgardo Prospero Poyard, Carlos Benjamín Colugna López y Ezequiel Viejobueno. En su lugar, se designó a Sergio Daniel Mastropiero, Carlos Benjamín Colugna López, Elías Jassan y Germán Efromovich. Detrás de esta operación -según los denunciantes-, aparecen **muchas dudas puesto que se desconoce el monto de la misma y la modalidad de la compraventa.**

Ahora bien, el Código Aeronáutico prevé en su art. 99 una serie de requisitos para las sociedades que en cualquiera de sus formas se constituyan en el país¹. Esta norma puede ayudar a entender distintas cuestiones, según manifiestan los denunciantes.

En primer lugar, que la compraventa de “Macair Jet” y su transformación en “Avian Líneas Aéreas S.A.”, exige una continuidad de accionistas argentinos. Por esta razón, la constitución de “Avian Holding S.A.” explica el conducto por el cual Efromovich controlara los destinos de Avian Líneas Aéreas; destacándose que en esta operación, aparece un nombre excluyente **Carlos Benjamín Colunga López**, quien era el **CEO de Macair Jet y quedó como CEO de Avian Líneas Aéreas**. Es decir, la persona de confianza de la familia Macri para manejar su empresa aeronáutica, también lo es para Efromovich.

Según los presentantes, éste -Colunga López- tendría mucha incidencia en las decisiones del presidente en materia de política aérea, cuestión que pone de relieve una nota del diario “La Nación” del 26 de septiembre del 2016 -a la cual en honor a la brevedad nos remitimos- y en la que se pone en evidencia que no solo

¹ **ARTICULO 99.** – Las sociedades se constituirán en cualquiera de las formas que autoricen las leyes, condicionadas en particular a las siguientes exigencias: 1) El domicilio de la empresa debe estar en la República. 2) El control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas con domicilio real en la República. 3) Si se trata de una sociedad de personas, la mitad más uno por lo menos de los socios deben ser argentinos con domicilio en la República y poseer la mayoría del capital social; 4) Si se trata de una sociedad de capitales, la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República. La transferencia de estas acciones sólo podrán efectuarse con autorización del directorio, el cual comunicará a la autoridad aeronáutica, dentro de los ocho días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada.



Ministerio Público de la Nación

[Firma manuscrita]
JORGE RICARDO DE LERIO
FISCAL GENERAL DE LA NACION

interviene en la actividad privada, sino que tiene por orden del presidente un rol concreto en el espacio de las decisiones del gobierno en esta materia.

Otro actor influyente en estos temas, sería el ya citado Carlos Cobas. Éste, no solo como Director General de Logística, sino además, como gerente de "Macair Jet" y socio de Colunga López y de su hijo Diego Martín Colunga López en la firma "Patagonia Flight Services S.A."

En resumidas cuentas y como ya se dijo, las cuestiones controversiales de esta operación se encuentran en el desconocimiento del monto y la forma en que se abono a la familia Macri Avían Líneas Aéreas; lo cual, según resaltan los denunciantes daría pie a considerar que, *"comprar a la familia de un presidente una compañía aérea, con perspectivas de crecimiento intenso en el país, representa un beneficio extra a la hora de destrabar autorizaciones, ampliar rutas y desplegar un plan de negocios comandado por un CEO que, es sus tiempos libres, asesora al presidente"*(SIC).

Más aun, otro hecho que pone de manifiesto dicha afirmación, tiene que ver con la salida de la titular de Aerolíneas Argentinas, Isela Constantini.

En efecto, según otra nota periodística, la nombrada ex funcionaria resistió el desembarco de Avianca en el mercado aérocomercial doméstico, puesto que no compartía que a la futura inversión de dicha empresa, se le otorgaran *"privilegios"*; lo que traería aparejado, entre otras cosas, que la empresa estatal perdiera mercado y deba acelerar un ajuste.

Tal postura, habría quedado en evidencia entre la aparente puja que habría existido entre dicha funcionaria, el Ministro de Transporte Dietrich, y el ya referido Colunga López. En particular, se citan las opiniones de éste último en una nota de prensa del portal "Perfil.com", del 24 de diciembre del 2016, en la cual deja entrever sus diferencias con la funcionaria saliente y defiende la propuesta de Avianca.

Otro de los puntos salientes de la denuncia, aborda el cierre de "Sol Líneas Aereas". Al respecto, los denunciantes advierten sobre la **inesperada cancelación del acuerdo de cooperación** que mantenía Aerolíneas y por el cual complementaba sus vuelos con las rutas operadas por "Sol"; lo que provocó la salida del socio español de éste última -la firma "Air Nostrum" - y el retiro de los aviones de la misma, tornando así imposible la actividad de esa empresa, quien debió cesar sus operaciones.

El cierre de la misma fue muy controvertido, y desde Aerolíneas y desde el Ministerio de Transporte, se ocuparon de denunciar la inconveniencia económica del acuerdo. No obstante, éste suceso fue vinculado por la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas al desembarco de Avianca, y que para lograr ello, se favoreció la salida de Sol.

Avianca -según expresan los denunciantes- llega en el momento en que su principal competidora, Sol, quiebra como consecuencia de una decisión avalada por el Poder Ejecutivo. El presidente es socio y heredero del grupo que le vendió su nuevo negocio, la empresa beneficiada mantiene a su CEO y no informan detalles de la compra, y resta saber cuándo le van a otorgar las rutas que eran de Sol; según expresan.

Luego, los legisladores revelan que otra de las aristas del escenario que vienen describiendo se relaciona con LADE.

En lo tocante, explican que Líneas Aéreas del Estado es una línea aérea estatal de fomento que depende de la Fuerza Aérea. Que el diario "Ámbito Financiero", público el 10 de junio del año pasado, que el Ministerio de Defensa estudiaba resucitar sus vuelos, y que el artífice y gestor de ello era Carlos Colunga; especulándose además con la transferencia de LADE a la órbita del Ministerio de Transporte, a cargo de Dietrich.

LADE está paralizada por falta de presupuesto y Germán Efromovich se entrevistó con Macri y le confirmó que Avianca invertiría unos 100 millones de dólares y generaría fuente de trabajo para 250 personas, amén de los planes de traer seis aviones turbohélice con capacidad para 70 pasajeros. El nicho es operar vuelos en rutas que no son atendidas por aerolíneas o LAN. Ahí calzo el complemento de colocar dos aeronaves en el leasing pagado por LADE (según surge de la misma nota periodística).

También reseña, que Colunga se enteró de la disponibilidad inmediata de US\$ 5.791.367 destinados a la contratación de los servicios de horas de vuelo para LADE, que había sido resuelta por la gestión Kirchnerista y fueron acreditados en una cuenta específica de la OACP. La empresa mejor calificada por OACI fue "MATRIX", pero el Ministerio de Defensa, a pedido de la Fuerza Aérea congeló el contrato. Y en el mismo sentido, que Colunga tiene fluidas relaciones con un amplio sector de la fuerza, porque los talleres de Mac Air se ocupaban del mantenimiento de los Lear Jet militares, contrataba técnicos y mecánicos de la propia Fuerza Aérea para brindar el servicio a esos aviones.

De esta forma -dicen los denunciantes- Colunga López aparece en todo su esplendor, el CEO de Franco Macri y German Efromovich y asesor del presidente Mauricio Macri, se entera de los negocios vacantes con LADE y despliega todo el aparato estatal para lograr beneficios para la familia presidencial y el empresario colombiano.

En otro sentido, los denunciantes hacen referencia a la información que tomo estado público a través del programa "Uno + Uno Tres", del periodista Santiago Cuneo.

Así, indica el periodista que se habrían desviado 5 millones de dólares en favor de "Mac Air", que correspondían a una licitación internacional para la compra de aeronave jets regionales en concepto de leasing de horas de vuelo, con opción a compra. Ésta licitación fue ganada por la canadiense "Matrix" en el año 2015, pero con el nuevo gobierno se adoptaron decisiones que beneficiaron a la empresa de la familia Macri. Por caso, el monto destinado a la contratación de los servicios de horas de vuelo para LADE; fue "reinvertido" en el mantenimiento y adquisición de repuestos para las aeronaves mantenidas -casualmente- por Mac Air Transporte Aéreo S.A.

Luego, los presentantes dedican un ítem a -de alguna forma- poner nuevamente énfasis en las condiciones que se presentan en la explotación del espacio aéreo argentino, y el fuerte posicionamiento que obtuvo el holding colombiano Avianca.

Ello, quedó en evidencia a partir de una nota del diario "La Nación" del pasado 15 de noviembre, de la cual se desprende que Avian Líneas Aéreas comenzó una fuerte inversión en el mercado local; lo cual despejaría toda duda acerca de las



Ministerio Público de la Nación

SECRETARÍA GENERAL DE LA PRESIDENCIA
FISCALÍA FEDERAL

medidas que se tomaron desde el ejecutivo en la materia, favoreciendo con ello a una empresa internacional a la que no se sabe si está vinculado o no.

Avianca no tiene competencia, prestara servicios para LADE, y se generan autorizaciones para que compita de igual a igual con la línea de bandera a la que se critica por su alto déficit.

En un último punto y según el orden que han seguido los legisladores al realizar su presentación; nos referiremos a la licitación de la nueva flota presidencial.

Al respecto, éstos indican que el diario "Página 12", informó que el gobierno había decidido dar de baja la licitación que había lanzado para alquilar una flota privada de aviones que reemplace a los "Boeing" que utilizaban los presidentes, y que Macri decidió vender. En la licitación quedo un solo oferente, y el pliego era muy específico, por lo que la precisión de los requisitos despertó las sospechas en la oposición.

En tanto que el portal de noticias "Nuestras Voces", se publicó un informe de Gabriela Cerrutti, en el que se puso de manifiesto que los aviones requeridos en la licitación, se correspondían en un alto grado de precisión con los de la antigua flota de "Mac Air Jet".

Así, luego de lanzar la Secretaría General de la Presidencia la licitación para contratar por un año aeronaves; la única empresa en condiciones de cumplir con los requerimientos de la licitación fue "Únicos Air S.A." con cuatro aeronaves.

El titular de esta empresa es Diego Martín Colunga Campo, hijo del CEO de "Avian líneas Aéreas" Carlos B. Colunga López. Justamente el primero de ellos, comparte directorio con dos empresas aeronáuticas con el Director de Logística de la Secretaría General de la Presidencia, Carlos Cobas; ellas son "Patagonia Flight S.A." y "AJS JET S.A.", de la cual también forma parte Leonardo Orlando Scatturice. Su padre es además, vicepresidente de Patagonia

Ahora bien, una vez que esta información tomo estado público, el gobierno decidió dar de baja la licitación, y las sospechas se depositan en la coincidencia manifiesta que se advierte en los requerimientos de la licitación que lanzo el Presidente, y los servicios que pueden ofrecer empresas directamente vinculadas a él y a la flota de aviones de la "antigua" Mac Air Jet; no debiendo perderse de vista que tanto "Mac Air Jet", como "Únicos Air", son empresas que mandan Colunga padre e hijo.-

En la ampliación del escrito de denuncia, el diputado Tailhade, describe luego nuevas circunstancias de tiempo, modo y lugar, que se relacionan con lo narrado hasta aquí.

En efecto, expone el nuevo escrito, que el día 9 de febrero del corriente año, se publicó una resolución de la ANAC en el Boletín Oficial, que lleva el número 79/2017, por intermedio de la cual el titular de la Administración Nacional de Aviación Civil Juan Pedro Irigoien, dejaba sin efecto el Decreto P.E.N. 2186/1992; el cual exceptuaba de la aplicación del procedimiento de aprobación previa de vuelos a aquellas aeronaves que no superaran una capacidad de 10 pasajeros -excluyendo la tripulación-, llevando dicha cifra a una capacidad máxima de 19 pasajeros para las operaciones aéreas no regulares.

Al dictar dicha disposición, el titular de la A.N.A.C. habría hecho abuso de su autoridad, incumpliendo sus deberes de funcionario público, en tanto el contenido de la misma colisiona con las previsiones de una norma superior. Todo ello -según el denunciante- con la clara intención de beneficiar casi exclusivamente a "Avian Líneas Aéreas", por cuanto gran parte de las aeronaves de 19 plazas del parque de aeronavegación argentino pertenecen a ésta empresa, quien se erige como continuadora de Mac Air Jet S.A. y sus vinculadas, entre ellas "Baires Fly S.A."

Juan Pedro Irigoien es hermano de Jorge Irigoien, hombre del grupo SOCMA que dirigió el Correo Argentino, y quien fuera nuevamente elegido por el presidente para volver a ocupar ese cargo a partir del 10 de diciembre del 2015. La resolución del ANAC 79/2017, quito los mecanismos de autorización de servicios no regulares y otros controles, violando alevosamente las leyes nacionales y los decretos vigentes, para beneficiar casi exclusivamente a la empresa Avian.

En efecto, el legislador cita el art. 102 del Código Aeronáutico, en tanto señala que *los servicios de transporte aéreo serán realizados mediante concesión otorgada por el Poder Ejecutivo si se trata de servicios regulares o mediante autorización otorgada por el Poder Ejecutivo o la autoridad aeronáutica, según corresponda, en el caso de transporte aéreo no regular.*

Y continúa *"El procedimiento para la tramitación de las concesiones o autorizaciones será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios, pudiendo exceptuarse de dicho régimen los servicios a realizar con aeronaves de reducido porte"*. Dicho artículo -explica- tiene validez para el caso de los servicios no regulares internacionales ya que el artículo 128 del mismo Código Aeronáutico, indica *"que las normas fijadas por éste código para la constitución y funcionamiento de empresas dedicadas a la explotación de servicios de transporte aéreo interno, serán aplicables a las empresas argentinas que efectúen servicio al exterior del país"*.

Por aeronaves de reducido porte, el decreto del PEN 2186/92 considera a aquellas cuya capacidad máxima de transporte sea de 10(diez) pasajeros, por lo que aquellas aeronaves cuya capacidad sea superior, son consideradas aeronaves de gran porte sujetas a autorización para la operación de servicios no regulares por parte de la autoridad de aplicación, que según el Decreto PEN n° 1770/2007 es la A.N.A.C.

Es decir, que la norma cuestionada -Res. ANAC 79/2017- busca ilegalmente redefinir y ampliar la categoría de aeronaves de reducido porte, violando y modificando de hecho el Decreto PEN n° 2186/92, y el Código Aeronáutico (ley 17285) con una mera resolución de la ANAC, ya que los efectos de la misma llevarían a que la autoridad de aplicación carezca de mecanismos para llevar adelante la autorización de los servicios no regulares para operaciones a ser efectuadas por el conjunto de aeronaves que se encuentran comprendidas en el rango de entre 11 y 19 asientos de capacidad.

Sostiene el denunciante, que dicha resolución regulo cuestiones que implican beneficios económicos para algunos, y perjuicios para otros, en particular, beneficia patrimonialmente a "Avian Líneas Aéreas", continuadora de Mac Air Jet S.A.; por lo que Irigoien había ejecutado dicho acto administrativo motivado por alguna dativa en beneficio propio actual o futuro, conducta que pone a cargo del titular del poder ejecutivo y del ministro de transporte, como sujetos activos.



SECRETARÍA DE LEGISLACIÓN
2017/01/17

Ministerio Público de la Nación

El legislador entiende que la resolución ANAC 79/17, tiene el claro objetivo de beneficiar a la empresa de aviación que tiene relación directa con el presidente de la nación, y que entre sus efectos, se advierte que son numerosas las aeronaves que quedarían exceptuadas del control que importa el procedimiento de aprobación previa de vuelos, que la resolución pretende eliminar.

En el tramo final de su exposición, el diputado hace mención a un último hecho de significancia jurídica que solicita se investigue y el cual fuera motivo de otra nota periodística publicada en el sitio WEB: www.eldisenso.com.

De allí surge, que el pasado lunes 13, la A.N.A.C., oficializó la entrega de rutas aéreas a "Avian Líneas Aéreas (AVIANCA), a través de los dictámenes de la Junta Asesora del Transporte Aéreo de la Audiencia Pública n° 218, autorizando la concesión por 15 años de todas las rutas solicitadas, en las que actualmente opera Aerolíneas Argentinas.

El dictamen de la Junta en el cual recomendó que rutas aprobar, cuales rechazar y cuales aprobar con restricciones. El mismo, arrojó entre otros conceptos, que de las 26 rutas solicitadas por "Avian" le fueron aprobadas el 100 %, y de las 99 que pidió "Fly Bondi", se le aprobaron 69, es decir un porcentaje de casi el 70 %. Al respecto, se indica que "Fly Bondi", en los papeles es "FB Líneas Aéreas", es de propiedad de Richard Gluzman, y socio de la misma es Mario Quintana, actual Secretario de Coordinación Interministerial

La nota explica, que el presidente de la nación, rechazó a través del decreto 111/2017, la recusación que habían efectuado los dirigentes de entidades gremiales aéreas³, y el Director de las acciones clase "b" del programa de propiedad participada del personal de Aerolíneas Argentinas, respecto del Ministro de Transporte Guillermo Dietrich; en virtud de que éste se habría pronunciado abiertamente en forma previa a la evaluación técnica de las propuestas de las empresas solicitantes de rutas aéreas de "low cost", en particular respecto de Avian y de Fly Bondi, y debido a su "amistad por frecuencia en el trato".

Al rechazar dicho planteo -expresa la nota- desde el ejecutivo se dijo que en la acusación realizada contra el ministro, los recusantes omitieron explicar, fundar y acreditar como habría llegado a configurarse tal causal de recusación; no obstante Dietrich deberá resolver rechazada la recusación en su contra, la adjudicación de las rutas aéreas contando con el dictamen del organismo.

Finalmente, la publicación periodística reseña que:

- *a poco de fundarse "Avian", se produce la inesperada cancelación del acuerdo de cooperación de Aerolíneas con la empresa "SOL", lo que la condujo a la quiebra;
- *que existen razones para sospechar que la venta de Mac Air a Avianca pudo ser simulada y la empresa continua en manos de la familia Macri (se desconocen las condiciones y montos de dicha operación en virtud en virtud del acuerdo de confidencialidad);
- * que Avian fue beneficiada con numerosa rutas de cabotaje, y una vez desplazada Constantini -quien se oponía a estas negociaciones- se designo a Siro Astolfi como vicepresidente de Aerolínea Argentinas, ocupando un lugar clave para desgazar la aerolínea de bandera;

³ UALA (Unión de Aviadores de Líneas Aéreas), APLA (Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas), UPSA (Unión personal Superior y Profesionales de Empresas Aerocomerciales) y APA (Asociación de Personal Aeronáutico).-

* y que el Secretario Legal y Técnico de la presidencia es Pablo Clusellas, quien supo ser apoderado legal de "Mac Air" e incluso de "Avian", en alguna gestión administrativa.

III.- DILIGENCIAS

En razón de los hechos hasta aquí expuestos y dada la complejidad de la trama tejida por los denunciantes, soy de la opinión de que V.S. debe en principio, hacer saber a las autoridades involucradas acerca de la existencia de las presentes actuaciones y exhortar a las mismas a disponer la suspensión del curso de acción del proceso de concesión de las rutas aéreas, hasta tanto se evalúe el impacto económico que dicha medida importa a los intereses de la aerolínea de bandera; y/o en su caso se disponga una medida cautelar al respecto.

En este norte, para que se lleven a cabo las siguientes medidas, a saber:

TESTIMONIALES

- * de la ex presidente de Aerolíneas Argentinas, Isella Constantinni.
- * del jefe de la Agrupación Aérea Presidencial, quien en lo particular deberá expedirse en torno al presunto incidente aéreo acaecido en la ciudad de Córdoba con el avión de la flota presidencial,
- * en este mismo sentido, para que se convoque al jefe técnico a cargo de las actividades de mantenimiento de la flota.
- * del presidente o apoderado de la compañía Optar S.A., para que explique si, conforme la decisión administrativa 244/13 que exige el uso de los servicios de dicha empresa por parte de los funcionarios del estado; se han prestado servicios al gobierno y sus autoridades, y de no ser así, desde cuando ello ocurre.
- * al presidente de "Management Travel", Salvador Muzzupappa, a fin de que se explique en torno a los servicios que dicha empresa prestó al estado, debiendo brindar detalles de la modalidad de contratación y de los servicios facturados.
- * a Matías Ignacio Carvajal, socio de Avian Holding,
- * a Edgardo Prospero Poyard, ex miembro del directorio de Mac Air
- * a Elias Hassan, miembro del directorio de Avian,
- * a quien fuera presidente de Sol Líneas Aéreas,
- * a los representantes de las distintas agrupaciones gremiales con intereses en la materia, en particular, UALA (Unión de Aviadores de Líneas Aéreas), APLA (Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas), UPSA (Unión personal Superior y Profesionales de Empresas Aerocomerciales) y APA (Asociación de Personal Aeronáutico),
- * al responsable en jefe de mantenimiento y del personal técnico de LADE, para que se expida en torno de si trabajadores de esa entidad, prestaron servicios para la empresa "Mac Air",
- * al responsable de la OACI, para que se expida en torno al destino que se dio a los fondos de disponibilidad inmediata destinados a la contratación de los servicios de horas de vuelo para LADE,
- * a los periodistas Santiago Cuneo y Gabriela Cerrutti,
- * al Secretario Legal y Técnico de la presidencia Pablo Clusellas, para que informe el procedimiento que se llevo a cabo en orden a la contratación y/o alquiler de los aviones utilizados por el presidente desde el inicio de su gestión, y remita un



Ministerio Público de la Nación

informe de los gastos realizados, y del presupuesto destinado al mantenimiento de la flota aérea presidencial.

*al nuevo presidente de Aerolíneas Argentinas, para que explique el estado actual de la compañía, cómo estaba la empresa al asumir, cómo incide la llegada de las distintas empresas de aviación que participaron del otorgamiento de las rutas aéreas dispuesto por el gobierno, si ello incide directamente desde el punto de vista económico en los destinos de la línea de bandera; y para que exprese si se le encomendó reducir los servicios de la empresa a fin de achicar la injerencia del estado en la misma.

INFORMES TÉCNICOS

* Para que se requiera a la Agrupación Aérea Presidencial, un informe técnico respecto del estado actual de la totalidad de los aviones que componen la flota aérea presidencial sus costos de su mantenimiento y las inversiones que se hubieren realizado o programado para con los mismos.

* un informe a la Inspección General de Justicia, y a los distintos organismo de control -Registro Público de Comercio, Registros de Inscripción de Sociedades de la Nación y de la provincia de Buenos Aires-, para que informen la composición societaria de todas y cada una de las empresas mencionadas en el presente escrito -Mac Air, Patagonia, Unicos Air, Fly Bondi, etc.- y aquellas empresas vinculadas y/o controladas por estas firmas.

* se de intervención a la PROCELAC para que realice un informe técnico contable, respecto de las operaciones cuestionadas, en lo pertinente, en cuanto a la forma de pago del contrato entre Avian y Mac Air,

*se obtenga copia del acuerdo contractual suscripto entre Avian y Mac Air y en lo pertinente, sobre el acuerdo de confidencialidad que firmaran, debiendo determinarse qué entidades bancarias intervinieron en dicha operación,

* se de intervención a la Auditoría General de la Nación y a la Fiscalía Nacional de Investigaciones Administrativas,

* toda otra medida que V.S., entienda de interés para el desarrollo de la presente investigación.

IV.- REQUISITORIA

Por todo lo expuesto, respetuosamente solicito:

1) Se tenga por presentado en tiempo y forma el presente requerimiento impulsando la acción penal, en orden al delito descripto, con arreglo a lo dispuesto por el artículo 180.

2) Se ordene la producción de las medidas de prueba solicitadas en el punto III del presente dictamen.

Fiscalía Federal n° 1, 23 de febrero de 2017.

Despacho n°

JOSÉ SERGIO DI LORO
FISCAL FEDERAL

