



ACTA Nº 8

(Sesión Ordinaria del 22-05-24)

En la Ciudad de Buenos Aires, a los veintidós días del mes de mayo de dos mil veinticuatro, siendo las 13.05 horas, se reúne el Colegio de Auditores Generales de la Auditoría General de la Nación, con la presencia de los Auditores Generales Dres. Francisco Javier Fernández, Alejandro M. Nieva y la Lic. María Graciela de la Rosa, con la Presidencia del Dr. Juan Manuel Olmos. Además, se encuentran presentes el Secretario Legal e Institucional, Dr. Germán M. Moldes y la Secretaria de la Oficina de Actuaciones Colegiadas Dra. Ana Salvatelli.

Sumario de la Versión Taquigráfica

Inicio de la reunión.....	3
Incorporación de puntos sobre tablas.....	3
Punto 1º.- Actas.....	3
› Acta Nº 7/2024 correspondiente a la Sesión Ordinaria del 8/05/2024.....	3
Punto 2º.- Control Externo de Cumplimiento y de la Gestión Gubernamental.....	4
2.1 Act. Nº 108/2019-AGN: Informe de Auditoría realizado en el ámbito del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE y de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), referido a “Transporte Aéreo – Líneas denominadas Low Cost - Gestión” - Período auditado: 01/01/2016 - 31/12/2019, elaborado por la Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos (Proyecto SICA Nº S00009-19).....	4
2.2 Act. Nº 476/2022-AGN: Informe de Auditoría realizado en el ámbito del ORGANISMO REGULADOR DE SEGURIDAD DE PRESAS, referido a “Verificar las acciones de control y fiscalización que ejerce el ORSEP respecto de las presas y estructuras complementarias, a efectos de dar cumplimiento a las normas de seguridad y preservar a las comunidades y bienes de quienes habitan aguas abajo” - Período auditado: del 01/01/2018 al 31/12/2021, producido por la Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales (Proyecto SICA Nº 050402427).....	15
Punto 3º.- Control Externo Financiero Gubernamental.....	17
3.1 ›Act. Nº 188/23-AGN: Informe del Auditor Independiente sobre los Estados Contables del FIDEICOMISO PARA LA REFINANCIACIÓN HIPOTECARIA, Fiduciario: BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA al 31/12/2021, elaborado por la Gerencia de Control del Sector Financiero y Recursos (Proyecto SICA Nº 030104642).....	17
›Memorando sobre el Sistema de Control Interno Contable correspondiente al ejercicio finalizado el 31/12/2021, del FIDEICOMISO PARA LA REFINANCIACIÓN HIPOTECARIA, Fiduciario: BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA elaborado por la Gerencia de Control del Sector Financiero y Recursos (Proyecto SICA Nº 030104642), y la solicitud de “Reserva” en razón de tratarse de un informe que es de uso interno de su dirección, conteniendo información relacionada fundamentalmente con cuestiones propias del	



Auditoría General de la Nación

funcionamiento del mismo, así como determinadas instrucciones impartidas por el comité directivo al Fiduciario, cuya difusión podría llegar a comprometer la seguridad y operatoria del mismo.	17
3.2 Act. N° 362/2023-AGN: Informe de Auditoría respecto de los Estados Financieros correspondientes al “Programa de Servicios Agrícolas Provinciales - PROSAP IV” del Ministerio de Economía (CP N° 3806/OC-AR BID), por el ejercicio N° 7 finalizado el 31/12/2023, elaborado por la Gerencia de Control de la Deuda Pública (Proyecto SICA N° 040207809).	18
3.3 Act. N° 168/2023-AGN: Informe de Revisión de Auditor Independiente respecto de los Estados Contables de Períodos Intermedios del FIDEICOMISO FONDO DE COMPENSACIÓN AMBIENTAL – ACUMAR al 30/06/2022, que administra Provincia Fideicomisos SAU en calidad de fiduciario, elaborado por la Gerencia de Control de la Cuenta de Inversión (Proyecto SICA N° 100103761).....	22
3.4 Act. N° 169/2023-AGN: Informe de Revisión de Auditor Independiente respecto de los Estados Contables de Períodos Intermedios de la AUTORIDAD CUENCA MATANZA RIACHUELO – ACUMAR al 30/06/2022, elaborado por la Gerencia de Control de la Cuenta de Inversión (Proyecto SICA N° 100103763).....	23
Punto 4º.- Convenios.....	23
4.1 Act. N° 152/2024-AGN: Ref. Convenio celebrado entre el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA en su carácter de fiduciario del Fideicomiso BERSA y la AGN, para la auditoría sobre los Estados Contables por el ejercicio finalizado al 31/12/2023.	23
4.2 Act. N° 158/2024-AGN: Ref. Convenio celebrado entre el BANCO DE INVERSIÓN Y COMERCIO EXTERIOR SA y la AGN, para la auditoría de los Estados Financieros finalizados al 31/12/2024 y trimestrales al 31/03/2024, 30/06/2024 y 30/09/2024.....	24
Punto 5º.- Act. N° 28/2024-AGN: Informe de Auditoría emitido por el Auditor Independiente respecto de los Estados Contables de OPTAR OPERADOR MAYORISTA DE SERVICIOS TURISTICOS S.A.U. por el ejercicio finalizado el 31/12/2023, elaborado por la Gerencia de Control Financiero del Sector No Financiero (Proyecto SICA N° 130202577).	24
Punto 6º.- Act. N° 398/2023-AGN: Informe de Auditoría emitido por el Auditor Independiente respecto de los Estados Contables de AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANÓNIMA por el ejercicio finalizado el 31/12/2023, elaborado por la Gerencia de Control Financiero del Sector No Financiero (Proyecto SICA N° 130202594).....	26
Punto 7º.- Sobre Tablas Comisión Administradora.....	34
Próximas sesiones ordinarias del Colegio de Auditores Generales.....	36



Transcripción de la Versión Taquigráfica

Inicio de la reunión

Sr. Presidente (Olmos).- Buenos días a todos y a todas. Siendo las 13 y 5 horas del 22 de mayo de 2024, damos inicio a la sesión ordinaria del Colegio de Auditores Generales de esta Auditoría General de la Nación, encontrándose presentes los señores auditores generales doctores Francisco Javier Fernández y Alejandro Mario Nieva, y la licenciada Graciela de la Rosa. Nos acompañan también el Secretario Legal y Técnico, doctor Manuel Moldes, y la titular de la Oficina de Actuaciones Colegiadas, la doctora Ana Salvatelli.

Esta sesión es pública y, como tal, de acceso irrestricto a través de la plataforma digital.

Incorporación de puntos sobre tablas

Sr. Presidente (Olmos).- En primer lugar, tenemos que considerar y aprobar la incorporación de los puntos sobre tablas, que en el día de hoy serían los puntos números 5 y 6, presentados por la Comisión de Supervisión de Control del Sector No Financiero, y el punto 7, que contiene los temas elevados por la Comisión Administradora.

Propongo que se apruebe esta incorporación.

Se vota.

-Se aprueba por unanimidad.

Sr. Presidente (Olmos).- Aprobado.

Punto 1º.- Actas

▸ Acta N° 7/2024 correspondiente a la Sesión Ordinaria del 8/05/2024.

Sr. Presidente (Olmos).- Continuamos con el orden del día.

Tiene la palabra la Secretaria.

Sra. Secretaria de Actuaciones Colegiadas (Salvatelli).- Gracias, Presidente.

El punto 1, Actas, es el acta número 7/2024, correspondiente a la sesión ordinaria del 8 de mayo de 2024.



Auditoría General de la Nación

Sr. Presidente (Olmos).- Se pone en consideración entonces el acta.

Se vota.

-Se aprueba por unanimidad.

Sr. Presidente (Olmos).- Aprobada.

Punto 2º.- Control Externo de Cumplimiento y de la Gestión Gubernamental

2.1 Act. N° 108/2019-AGN: Informe de Auditoría realizado en el ámbito del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE y de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), referido a “Transporte Aéreo – Líneas denominadas Low Cost - Gestión” - Período auditado: 01/01/2016 - 31/12/2019, elaborado por la Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos (Proyecto SICA N° S00009-19).

Sr. Presidente (Olmos).- Continúa en el uso de la palabra la Secretaria.

Sra. Secretaria de Actuaciones Colegiadas (Salvatelli).- Punto 2º, Control Externo de Cumplimiento y de la Gestión Gubernamental.

El punto 2.1 es la Actuación N° 108/2019-AGN: Informe de Auditoría realizado en el ámbito del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE y de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), referido a “Transporte Aéreo – Líneas denominadas *Low Cost - Gestión*” – Período auditado: 01/01/2016 - 31/12/2019. Fue elaborado por la Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos (Proyecto SICA N° S00009-19). Fue presentado por la Comisión de Supervisión de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos, que preside el doctor Fernández. Está para consideración, habiéndose tenido en cuenta las manifestaciones de los organismos auditados.

Sr. Presidente (Olmos).- Le damos la palabra, entonces, al auditor general doctor Fernández.

Auditor General Fernández.- Gracias, Presidente, auditor general y auditora general.

En este punto, se trata de una auditoría de gestión realizada en el ámbito del entonces Ministerio de Transporte y de la Administración Nacional de Aviación Civil, ANAC, que tuvo por objeto el examen de las líneas denominadas *Low Cost* de Transporte Aéreo. El período auditado comprende del 1º de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2019.

Este informe refiere a que el entonces gobierno nacional inició la ejecución de un plan denominado “Revolución de los Aviones”, con el que se buscaba duplicar la



Auditoría General de la Nación

cantidad de pasajeros en el mercado doméstico y potenciar el transporte aéreo en el país. Este objeto debía cumplirse entre los años 2016 y 2019.

En particular, este plan tenía tres pilares, de los cuales el más relevante, conforme al objeto de auditoría, refiere a la incorporación de las líneas aéreas llamadas *Low Cost*, que en manera conjunta con el crecimiento de Aerolíneas Argentinas contribuirían a lograr el objetivo planteado.

Uno de los principales objetivos -que fue evaluado por el equipo actuante- fue el relacionado a generar una mayor conectividad en la Argentina. Con esta meta, el entonces ministro de Transporte de la Nación otorgó autorizaciones para conectar 946 pares origen-destino en el territorio argentino. Estos llamados “pares” fueron otorgados a determinadas empresas, seleccionadas de manera directa por el Ministerio de Transporte de ese periodo.

Las empresas elegidas fueron las siguientes: JetSmart, FlyBondi, Norwegian, Avian, Polar, SAPSA, American Jet, Grupo LASA y BAIA. Como podemos ver, fueron empresas nuevas en el mercado aeronáutico argentino, es decir, fueron emprendedores de ese plan de revolución.

Dada esta situación, la AGN decidió realizar una auditoría en la que se examinó, primero, cómo se planificó el plan “Revolución de los Aviones”, y si el entonces Ministerio de Transporte de la Nación poseía capacidad institucional para su ejecución; segundo, se evaluó si los objetivos proyectados en materia de conectividad y aumento de pasajeros transportados en las rutas de cabotaje otorgadas fueron alcanzados, y tercero, si el análisis de la capacidad económico-financiera de las empresas aerocomerciales relacionado a las autorizaciones fue efectivamente realizado.

Aquí quiero realizar una aclaración. Este informe no evaluó la modificación de la regulación tarifaria implícita en este programa. Tampoco realizó análisis de las obras previstas para alcanzar la modernización de la infraestructura aeroportuaria prometida.

En este informe vamos a ver los resultados de esa llamada “Revolución de los Aviones”, en referencia a la cantidad de pasajeros transportados, las conectividades logradas y si de alguna manera ello se alcanzó de forma eficiente. Digo “eficiente” por cuanto, al estar involucrada la empresa Aerolíneas Argentinas en el plan, la llamada ampliación de cobertura y conectividad, y la afluencia de pasajeros, contenía la necesidad de que esta empresa fuera parte del mismo, ya que las empresas emprendedoras nuevas no tenían la capacidad operativa de aumentar en esta significativa cantidad el transporte de pasajeros en avión en el territorio argentino.

Dicho esto, y para agilizar el tratamiento de este informe, como es de costumbre, resulta oportuno proyectar un video que resume los principales hallazgos de esta auditoría. Luego del mismo retomaré el uso de la palabra, señor Presidente.



Auditoría General de la Nación

Si le parece bien, entonces, pido la proyección del video, por favor.

Sr. Presidente (Olmos).- Cómo no.

-Se proyecta un video que dice:

La AGN auditó el programa “Revolución de los Aviones”, ejecutado entre 2016 y 2019. Este programa buscaba duplicar la cantidad de pasajeros y potenciar el transporte aéreo del país incrementando la conectividad. El plan se centró en tres pilares: el crecimiento de Aerolíneas Argentinas, la modernización de la infraestructura de los aeropuertos y el rediseño del espacio aéreo y la incorporación de nuevas líneas aéreas que, junto con la expansión de Aerolíneas Argentinas, ayudarían a lograr el objetivo de mayor conectividad. ¿Qué encontró la AGN? El plan “Revolución de los Aviones”, calificado como estratégico por el Ministerio de Transporte, no tuvo un acto administrativo aprobatorio y no contó con los elementos esenciales para considerarlo como tal. Por ejemplo, objetivos y metas bien definidos; presupuesto y plazo de cumplimiento; las acciones a desarrollar para alcanzar esos objetivos. Los objetivos planteados en el plan “Revolución de los Aviones” no fueron alcanzados en su totalidad. En cuanto a la meta de incrementar en un 99 por ciento la cantidad de pasajeros de cabotaje transportados, solo verificó un aumento del 47,26 por ciento. Respecto a las proyecciones de crecimiento de pasajeros por aeropuerto, solo 9 de 38 lograron alcanzar o superar los objetivos previstos. No se alcanzó a incorporar una cantidad significativa de nuevas terminales aeroportuarias. El plan no logró aportar una mayor conectividad significativa con relación a la preexistente debido, principalmente, a la falta de operación de la mayoría de los pares origen-destino que conformaban las nuevas rutas otorgadas. Aun cuando fueron atribuidas una cantidad significativa de rutas, solo dos de las nueve aerolíneas low cost continuaron operando al cierre del periodo auditado. A esa fecha, la conectividad entre distintos puntos origen destino que no pasan por el AMBA era brindada mayoritariamente por Aerolíneas Argentinas. Respecto al crecimiento de aerolíneas proyectado, se alcanzó el 69,4 por ciento de la meta prevista para el incremento de pasajeros y el 57,8 por ciento de la de asientos/kilómetro ofrecidos. La gestión de los auditados presentó debilidades en los controles de los procesos de otorgamiento de rutas y de la evaluación periódica de la capacidad económico-financiera de las empresas prestadoras. Se verificó el otorgamiento de rutas aéreas a empresas que mantenían deudas en concepto de multas y/o tasas por servicios aeroportuarios, algunas de las cuales resultaban causal de revocación de la concesión o el permiso. Asimismo, se otorgaron rutas a nuevos operadores cuyo capital integrado no tenía relación con la significatividad de las operaciones propuestas, apartándose de lo establecido por la Ley de Transporte Aero comercial, que exige que el explotador cuente con un capital integrado compatible con la naturaleza de los servicios, con el riesgo potencial que ello implica para la continuidad de las operaciones. La ANAC no controló el cumplimiento de los planes de negocios



Auditoría General de la Nación

de los nuevos operadores aéreos, lo que impactó negativamente en la gestión desde el punto de vista de una sana práctica de administración. Las falencias advertidas en la formulación y ejecución del plan “Revolución de los Aviones”, sumadas a las debilidades de control que presentó la gestión de los auditados, incidieron negativamente en el logro de esos objetivos, disminuyendo la eficacia de la gestión del Ministerio de Transporte y la ANAC.

Sr. Presidente (Olmos).- Continúe, doctor.

Auditor General Fernández.- Gracias, Presidente.

Quiero resaltar algunas de las cuestiones, que son de suma importancia. Vimos que el pretendido plan estratégico de “Revolución de los Aviones” no solo no contaba con los elementos básicos necesarios para poder ser calificado como “estratégico”, sino que además no se encontraba formalmente aprobado.

Es importante resaltar que, frente al requerimiento cursado por esta Auditoría para que remita el plan estratégico original de la “Revolución de los Aviones”, el auditado respondió -y cito textual-: “No se ha encontrado acto administrativo alguno que aportara el plan estratégico de la Revolución de los Aviones, como tampoco del proceso de planificación del mismo.” Esto es textual, como estaba. Es decir, el supuesto plan estratégico no era más que una guía insuficiente por sí sola para alcanzar los objetivos que se proponía.

Tampoco se encontró evidencia de la existencia de una estructura organizativa adecuada para coordinar un plan que pretendía ser transformador del sector y sobre el que, en definitiva, se asentaba la política aerocomercial del gobierno.

Es más, quiero complementar con el siguiente análisis. Existía la Junta de Expertos que debía opinar sobre la asignación de rutas y la aprobación de nuevas empresas en el mercado aeronáutico. Esta Junta no tuvo mayor importancia en sus análisis ni recomendaciones, como el propio informe lo dice. De forma tal que la decisión quedó de manera directa y discrecional en el propio Ministerio de Transporte. Muy interesante este hallazgo.

Aun así, con este esquema bastante discrecional no se lograron en su totalidad los objetivos previstos en materia de incremento de pasajeros transportados, de incorporación de nuevas terminales aeroportuarias ni de mayor conectividad.

Aquí quiero resaltar que este hallazgo refiere fundamentalmente a las nuevas empresas, ya que no lograron activar la mayoría de las nuevas rutas otorgadas. En términos de eficacia, Aerolíneas Argentinas logró cumplir casi el 70 por ciento de las metas objetivo. En el caso de las *low cost*, esta meta no llegó al 17 por ciento. Es decir, en palabras simples, las nuevas empresas *low cost*, con mayores beneficios a las existentes -Aerolíneas Argentinas-, no lograron las metas que el propio plan había establecido para ellas. Es más, fueron bastante pobres, casi inexistentes, en el cumplimiento de los objetivos. Tal es el caso que, de las nueve *low cost*, solo dos



Auditoría General de la Nación

continúan operando a fin del periodo auditado que, recordemos, fue el año 2019, es decir, todo un periodo de gobierno dedicado a generar un mercado que nunca se desarrolló y tampoco continuó.

Siguiendo con los hallazgos, por ejemplo, el informe señala también que no se adoptaron medidas alternativas para cubrir la falta de operación de las rutas concesionadas a estas nuevas empresas.

Como vimos en el video, respecto del crecimiento proyectado, Aerolíneas Argentinas alcanzó un 69,4 por ciento de meta de incremento de pasajeros y un 57,8 por ciento la de asientos/kilómetro ofrecidos. Ahora bien, si comparamos con el cumplimiento de las metas para las empresas *low cost*, esta meta se cumplió en menos del 17 por ciento.

A mi criterio, como auditor, diría que no solamente el plan fue poco feliz, sino que, además, los propios empresarios invitados al programa de fomento de nuevos negocios aéreos no lograron cumplirlo. ¿Qué falló? Una pregunta para una futura auditoría.

Sin embargo, me gustaría ahondar sobre el rol de Aerolíneas Argentinas. A la luz de los resultados del programa, vemos que solamente esta empresa afronta el aumento de negocios, amplió su cantidad de pasajeros transportados, aun sin cumplir las metas, y sostuvo el régimen de conectividad de la Argentina.

Pues bien, colegas auditores generales, entiendo que eso ocurrió porque a la luz de la experiencia, era claro que la política de la “revolución de los aviones” tenía un objetivo concreto: demostrar que la línea de bandera podía ser superada por actores competitivos y privados, que la empresa no era competitiva en el mercado doméstico y, por tanto, no era necesaria para asegurar la conectividad de la Argentina.

Lamentablemente, la realidad muestra que nada de ello ocurrió. Las nuevas empresas no incursionaron en las economías regionales, no mejoraron la conectividad de las provincias argentinas y, además, no fueron sostenibles en el tiempo. En realidad, no eran competitivas ni rentables. ¡Qué gran lección para estos tiempos! Y digo esto porque no es la primera vez que vemos este tipo de informes en la Auditoría General de la Nación. Este Colegio aprobó varios informes en los que se advirtió una deficiente gestión de la cosa pública, que al final terminó por beneficiar intereses privados. Por ejemplo, los informes sobre el préstamo del Fondo Monetario Internacional, la concesión de AUSOL, el llamado programa Renovar, solo por nombrar algunos.

Volviendo al informe, todo lo señalado hasta acá no puede sorprendernos si consideramos también que se advierte sobre fallas en los controles en el proceso de otorgamiento de rutas y en la evaluación de la capacidad económico-financiera de las nuevas operadoras.



Auditoría General de la Nación

Una reflexión importante a esta altura es preguntarnos cómo se otorgan estas rutas aéreas. Veamos un ejemplo práctico. La empresa interesada eleva ante la ANAC una solicitud de audiencia pública debiendo acreditar una serie de requisitos previstos en la normativa. Una vez que las áreas técnicas de ANAC emiten un informe favorable, se convoca a la audiencia pública, la que está a cargo de la Junta Asesora del Transporte Aéreo, cuyos miembros son designados por el jefe de la ANAC. Finalizada la audiencia, la Junta debe elevar a la ANAC un informe de cierre con información sumaria sobre la misma. Luego de la audiencia se realiza una reunión privada en la que la Junta considera la petición y las exposiciones efectuadas y emite un dictamen no vinculante. Finalmente, el Ministerio de Transporte debe fundamentar su resolución final y explicar de qué manera tomó en cuenta las opiniones vertidas en la audiencia pública y, en su caso, las razones por las cuales las rechaza.

Por ejemplo, ¿qué encontró esta auditoría con relación a esto? La AGN encontró que se otorgaron rutas aéreas a empresas que no cumplían de manera satisfactoria algunos de los requisitos exigidos, y también detectó nuevos operadores cuyo capital integrado no guardaba relación con la significatividad de las operaciones propuestas. En estos casos el Ministerio no tomó en cuenta la opinión adversa de la ANAC. Esto último, colegas, es realmente llamativo. El informe advierte sobre dos empresas que, al presentar la solicitud para explorar servicios regulares internos e internacionales de transporte de pasajeros, carga y correo, informaron un capital social de tan solo 100.000 pesos, que era casualmente el monto mínimo de capital que debía suscribirse para constituir una sociedad anónima. Estamos hablando de poco más de 6.000 dólares. Se debe a un apartamiento del artículo 37 de la ley 19.030, de transporte aerocomercial, que exige que el explotador cuente con un capital integrado compatible con la naturaleza de los servicios. Y por otro, un riesgo potencial para la continuidad de las operaciones. Y esta vinculación no se observó en las autorizaciones.

Más aún, quiero hacerme esta pregunta: ¿nos da tranquilidad volar con una empresa cuyo capital integrado es equivalente a 6.000 dólares, en el mejor de los casos? Yo no tomaría, la verdad, el avión; por las dudas. Están Pepe y José, no apretaron bien el botón y... Bueno.

Estos 100.000 pesos -perdón por la insistencia- al momento de otorgar la autorización equivalían a 6.000 dólares. No da para explicar más sobre este hallazgo.

También se verificó el otorgamiento de rutas a empresas que tenían deudas por multas y/o tasas por servicios aeroportuarios, algunas de las cuales eran causal de revocación de la concesión o el permiso. Es decir, se otorgaron rutas aéreas a incumplidores naturales del sistema.

Para continuar, otro hallazgo nos dice que, durante el periodo auditado, la ANAC no controló el cumplimiento de los planes de negocios de las empresas. Al no realizarse controles posteriores de los planes de negocios, las empresas podían



Auditoría General de la Nación

modificar los presentados originalmente y alterar la operatoria que sirvió de base para el otorgamiento de rutas aéreas, lo cual puede incidir en la viabilidad del proyecto.

Sin querer ahondar más en este punto, quiero resaltar que en el plan de negocios debe tenerse presente la proyección del estado de resultados estimativo, niveles mínimos de ratios económicos y financieros básicos y niveles de producción proyectados. Por ejemplo, debería contener cantidad de pasajeros, carga y correo transportado, y pasajeros, carga y correo transportado por kilómetro. Todo ello nunca se controló.

Al comparar los resultados económicos esperados según el plan de negocios de las empresas autorizadas con los que surgen de los estados contables, esta auditoría constató una serie de desvíos en la utilidad bruta, en la operativa y en el resultado del ejercicio. Mientras las proyecciones de los planes de negocios son superavitarias, los resultados contables son deficitarios. Para no seguir con estos detalles, los invito a leer la página 46 del informe.

Esta es una cuestión sobre la que deben reparar los auditados y analizarla en profundidad, indagando si aquí pueden encontrarse parte de las razones por las cuales siete de las nueve *low cost* no mantuvieron su operatoria. Es más, cuatro de ellas ni siquiera pudieron iniciar sus operaciones.

A mi criterio, el plan de “Revolución de los Aviones” fue una fantasía que está muy lejos de concretarse, muy difícil de cumplirse, más allá de que sea una meta inmediata o puntual para algún interesado.

En conclusión, señor Presidente, auditor y auditora general, lo que vemos en este informe es que las falencias detectadas en la formulación y ejecución del plan implementado, sumadas a las debilidades de los controles que debían llevarse a cabo, impactaron negativamente en el logro de los objetivos destinados a aumentar la cantidad de pasajeros y mejorar la conectividad de las regiones de la Argentina.

Antes de finalizar, quisiera solicitar que se incorpore el seguimiento de estos hallazgos, se amplíen los objetivos del control hacia todas las variables del sistema de otorgamiento de licencias aeronáuticas y se tome en cuenta que el verdadero beneficiario de estos servicios es el usuario del servicio.

El informe ha sido aprobado por unanimidad por la comisión y pido la aprobación de este Colegio. Presidente, solicito también que se incluya el video en la página de la institución para su difusión. Muchísimas gracias.

Sr. Presidente (Olmos).- Tiene la palabra el doctor Nieva.

Auditor General Nieva.- Sí, Presidente. Es un buen informe de la Auditoría General de la Nación, del Departamento de Transportes, de la Gerencia de Entes; buenos informes que ha venido haciendo a lo largo de su historia la Auditoría General de la Nación en materia de transportes, especialmente. Siempre han sido trabajos muy bien



Auditoría General de la Nación

hechos, con mucha seriedad, con profesionalismo, sin visiones parciales que podrían haber enturbiado de alguna manera la calidad técnica de los productos.

Y el transporte, obviamente, es una de las cuestiones más sensibles en cualquier nación; en este caso, en una nación o en un país como el nuestro, tan grande, tan extenso, fundamental, vital, no solo para las personas que tienen que moverse, sino para el movimiento de las mercancías y de todo lo que hace a la vida económica de una nación.

Si se pusiera un mapa sobre el otro, la Argentina con Europa, se extendería desde España hasta Moscú, para que tengamos una dimensión que tal vez nosotros, porque estamos aquí, no nos damos cuenta de la inmensidad de nuestro territorio.

Un país que, lamentablemente, en los 90, con el gobierno del doctor Menem, terminó con los ferrocarriles como habían sido construidos durante todo el siglo XX y, bueno, pasamos, en lo que hace al transporte de personas, fundamentalmente, a depender exclusivamente de los aviones, y por eso la importancia que tiene esta auditoría, la temática y cómo se aborda.

Nosotros siempre, desde la Auditoría, sobre todo vinculado a la única empresa de bandera, que es Aerolíneas, hemos hecho desde siempre auditorías; no solo hemos mirado sus balances, también hemos hecho auditorías de gestión que han sido muy importantes para el propio Congreso Nacional en las diversas vicisitudes que ha sufrido la línea aérea de bandera a lo largo de los últimos años, fundamentalmente.

Y esta auditoría se mete en una cuestión que me parece muy importante, creo que deja lecciones que debe tomar en cuenta tanto el Congreso como cualquier administración, empezando por cómo se lleva adelante y cómo se define un verdadero plan estratégico. Como ha señalado bien el doctor Fernández, el plan estratégico en sí, en cuanto a su formulación, presenta falencias que son señaladas perfectamente en el informe. Este fue un plan estratégico que tiene, desde su denominación, “la Revolución de los Aviones”, un propósito grandilocuente, me parece, de máxima. Se presentaron en él objetivos de máxima; por ejemplo, cuánto pretendía el plan, casi el ciento por ciento de aumento, el 99 por ciento de aumento de pasajeros para tres o cuatro años. No se cumplieron esas metas que estaban planteadas; se cumplieron otras metas más modestas, pero que fueron realmente importantes. Yo además lo digo como un usuario frecuente, porque -ustedes saben- trabajamos acá, en Buenos Aires, pero sigo viviendo en mi provincia de Jujuy, que está a 1600 y pico de kilómetros, un vuelo de dos horas.

El problema que teníamos en Jujuy, por ejemplo, era que, desde siempre, solo volaba Aerolíneas, y los pasajes que pagábamos los jujeños eran más caros que los pasajes que pagaban los salteños, porque a Salta también volaba la empresa LAN, que dejó de volar en 2020. LAN volaba regularmente a Salta y eso hacía que, por la competencia, fueran más baratos los pasajes de Aerolíneas a Salta que a Jujuy, porque no teníamos una empresa que de alguna manera generara la competencia que permitiera que esos pasajes disminuyeran de valor.



Auditoría General de la Nación

Y debo decir, entre las cosas que yo rescato de este plan, que está bien que haya más líneas aéreas volando; no en las condiciones, por supuesto, de líneas aéreas que definitivamente no terminaron volando porque no tenían la capacidad económica o técnica para hacerlo, pero, bueno, hoy siguen funcionando dos y yo he podido volar en esas aerolíneas. Primero tenía la misma prevención que tenía el doctor Fernández: yo no quería volar, porque me consideraba más seguro volando en Aerolíneas, pero finalmente uno a veces tiene que volar y hay una cosa que era muy simpática. Primero que, en verdad, FlyBondi, por ejemplo, o JetSmart, que siguen volando, tenían una política en donde uno se subía al avión -esto en el caso de FlyBondi- y, de una manera muy amigable, uno veía que había mucha gente que estaba volando por primera vez en su vida, y se lo preguntaban. La azafata, cuando ya estaban todos para salir, preguntaba quiénes son los que vuelan por primera vez en avión, y uno veía que una mayoría en ese avión, en ese vuelo, levantaban la mano. Y esto es verdad, esto me parece que es algo positivo, es algo que surge del informe, que está dicho.

Los números que aquí se muestran me parece que son para remarcarlos. Por ejemplo, la cantidad de pasajeros transportados aumentó el 47,3 por ciento luego de la implementación de este plan. Esto implica que en 2019 viajaron, en vuelos de cabotaje, 15.951.000 pasajeros, 5,7 millones de pasajeros más de los que viajaron en 2015, y muchos de estos nuevos pasajeros, entre un 15 y un 20 por ciento, realizaron por primera vez un viaje en avión. El aumento de pasajeros solo fue posible por un aumento en la cantidad de vuelos, que crecieron, entre 2016 y 2019, casi un 30 por ciento: el 28,31 por ciento. Es decir, en 2019 se realizaron más de 33.000 vuelos adicionales respecto a 2016.

También esto se refleja en la cantidad de los aeropuertos. En el caso, por ejemplo, de Jujuy y Corrientes los pasajeros transportados superaron un 107 y un 33 por ciento en cada uno de los casos -en Jujuy el 33 por ciento-. Debo señalar también, como un dato de color -pero permítame que se lo diga-, que en Jujuy se inauguró un nuevo aeropuerto y esa tal vez sea una de las causas por las cuales pudimos tener también otras aerolíneas volando allí.

Es de destacar que Aerolíneas, como lo señaló el doctor Fernández, cumplió con algunos de los objetivos planteados en cuanto al aumento de pasajeros; Aerolíneas creció y nunca perdió su liderazgo de mercado. Por el contrario, creció en cantidad de pasajeros, aportó 2,3 millones de nuevas plazas, y observó, en 2019, un incremento de más de 17.000 vuelos adicionales respecto a 2015.

En resumen, creo que el informe de auditoría que estamos aprobando expone la insuficiencia de los resultados; se plantearon y se buscaron crecimientos en la cantidad de vuelos, en la cantidad de pasajeros, en la conexión de destinos, y finalmente no tuvieron las prestaciones y los vuelos en las rutas que se habían concedido por pares, como bien acá se ha señalado, pero a pesar de eso hubo un crecimiento importante en la oferta de líneas aéreas, en la cantidad de pasajeros transportados y en la calidad de los servicios.



Auditoría General de la Nación

En cuanto a este informe, adhiero a lo que dice el doctor Fernández, de hacer auditorías de seguimiento. Las auditorías de seguimiento son muy positivas, se hacen en menos tiempo, podemos verificar qué es lo que está pasando hoy con esto que estamos viendo en esta foto, de lo que ha ocurrido hasta 2019. Va a ser muy importante esto para los usuarios, para el Congreso Nacional y, por supuesto, para la administración que tenga que estar al frente en la toma de decisiones.

Sobre todo, me parece que es importante mirar esto también en momentos en donde hay una nueva gestión, que está planteando cosas fuertes en lo que hace a reforma del Estado, donde hay una ley, la Ley de Bases, que se está discutiendo hoy en el Senado, que pasó por Diputados, que tiene un capítulo de privatizaciones, en donde se incorpora también a Aerolíneas Argentinas. Obviamente se está discutiendo, creo que en el caso del Senado de la Nación hay algunos planteos que quieren que se excluya a Aerolíneas Argentinas de ese plan de privatizaciones. En todo caso, lo que sí podemos saber es que para eso sirven estos informes, para que el Estado aprenda, las administraciones aprendan después de tener una mirada crítica y profesional como esta que aquí se ha mostrado, cómo se deben hacer las cosas y cómo no se deben hacer.

Nosotros podríamos también aprender de los procesos de privatizaciones puestos en marcha en los años 90 y, fundamentalmente, por ejemplo, con Aerolíneas, para ver qué cosas se hicieron mal en su momento, porque todos sabemos que se tomaron decisiones, tuvo que ir y retroceder. Muchas de las privatizaciones tuvieron que renegociarse porque no podían cumplirse las pautas comprometidas; pasó con el Correo, pasó con la concesión de los aeropuertos y pasó con Aerolíneas.

Entonces, me parece que es muy importante tener en cuenta estos informes y esta opinión que está dando la Auditoría General de la Nación en el informe que vamos a aprobar. Gracias, Presidente.

Sr. Presidente (Olmos).- Tiene la palabra el doctor Fernández.

Auditor General Fernández.- Quiero hacer una reflexión final sobre este tema.

Sería muy importante que la Jefatura de Gabinete, a la que le vamos a remitir, como remitimos todos los informes -y a la Comisión Parlamentaria, como hacemos con todos los informes-, tenga en cuenta este informe de la Auditoría, como dijo el doctor Nieva, ahora que se vuelve a hablar de cielos abiertos. Como vimos, más líneas no amplían necesariamente mayor conexión. Recordemos que sólo dos de nueve continuaban operando a fin de 2019, y lo hacían principalmente a destinos turísticos o de actividad comercial o productiva significativa. Es Aerolíneas la que conecta de manera federal todo el país durante todo el año, más allá de la rentabilidad del destino.

En este punto, quiero recordar que nuestra línea de bandera es una herramienta estratégica para dinamizar economías regionales y generar empleos



Auditoría General de la Nación

directos e indirectos. Es fundamental su aporte para generar valor agregado en actividades como turismo, tráfico de carga, correo e inversiones.

Creo oportuno compartir algunos datos con ustedes. Aerolíneas vuela a 39 destinos de cabotaje. A 21 de ellos no llega otra línea aérea. Hay ciudades que, de no ser por la línea aérea de bandera, no tendrían vuelos; entre ellas -sólo por citar algunas-, Formosa, Rosario, Esquel, Bahía Blanca, Resistencia, Río Gallegos, San Luis.

De las 52 rutas federales que opera, opera 42 en forma exclusiva. En 2023, Aerolíneas transportó a 13 millones de pasajeros, un 25 por ciento más que el nivel pre-pandemia.

El impacto socioeconómico-territorial de Aerolíneas es importantísimo. Utilizando la misma metodología que usa la industria a nivel internacional, se estimó que este impacto para el año 2022 es un aporte al PBI de 2.029 millones de dólares en producto bruto aeroportuario, 3.044 millones de dólares en turismo, y beneficios económicos para los usuarios por 944 millones de dólares. Esto es un impacto de 6.000 millones de dólares.

En este mismo periodo, el Estado aportó a la empresa 353 millones de dólares.

Entonces, cuando escuchamos estas voces que dicen que Aerolíneas no sirve, que es deficitaria, debemos advertir que, por decirlo delicadamente, tienen un pensamiento sesgado. No están considerando los impactos positivos de la línea aérea de bandera, muchos de los cuales no se cuantifican monetariamente. Pero aun considerando aquellos que sí pueden cuantificarse, de los datos que se han compartido con ustedes, surge que los beneficios que genera Aerolíneas Argentina en un mes de operaciones alcanzan y sobran para cubrir este aporte.

Esto no es magia; es una política de Estado. En el periodo que analizamos en este informe, la política pública no fue precisamente, y pese a los objetivos declamados, fortalecer a Aerolíneas. En este tiempo se habilitó la operación de estas líneas *low cost* para competir con líneas *legacy* o tradicionales, con múltiples facilidades, como las que señalamos respecto de capitales mínimos irrisorios para la magnitud del negocio y sin tarifas mínimas. Aun así, vemos el resultado final: Aerolíneas tiene una alta *performance*, logrando valores razonables en el cumplimiento de las metas proyectadas. Aun en este contexto de competencia con facilidades, logró cumplir en el 69 por ciento la meta de incremento de pasajeros y el 57 por ciento de asientos/kilómetro ofrecidos. Y como señalábamos antes, es la que aportó mayor conectividad en puntos fuera del AMBA.

Cuando la política de Estado se piensa con la mirada federal, no con esta mirada miope que hace comparaciones de costo-beneficio meramente tarifarias en destinos turísticos, Aerolíneas muestra todo su potencial.



Auditoría General de la Nación

Como ustedes saben, en el periodo post-pandemia, Aerolíneas logró la disminución de las transferencias del Estado Nacional, llegando a su nivel más bajo en el año 2023.

Y ya que he señalado el periodo post-pandemia, no puedo menos que recordar que, durante la pandemia, fue Aerolíneas Argentina la que trajo las vacunas, la que repatrió a los argentinos que habían quedado varados en el exterior.

Para ir finalizando, quiero señalar otra cuestión que no debemos perder de vista. El valor patrimonial de Aerolíneas reside en gran parte en las rutas aéreas, y en el último tiempo vemos que se dejan de operar. Esto no es casual, porque se aplica una política de cielos abiertos. ¿Por qué? Porque ya no se requiere que los aviones que hagan vuelos nacionales sean matrícula LV –Lima Víctor-, es decir, que sean aviones argentinos. Se posibilita que aviones extranjeros con tripulaciones extranjeras hagan vuelos de cabotaje.

Entonces, si a ello le sumamos falta de regulación tarifaria, no sería extraño que veamos casos de *dumping* que tengan por objetivo final quedarse con las rutas que hasta ahora son operadas por compañías argentinas. Todo esto no debe ser dejado de lado por quien diseñe la política aerocomercial del país.

Muchísimas gracias, Presidente, con esto termino.

Sr. Presidente (Olmos).- Gracias, señor auditor. Vamos entonces a poner en consideración el informe.

Antes de eso, cuando se tratara el punto de los estados contables de Aerolíneas iba a hacer un señalamiento en el mismo sentido, me sumo ahora a sus palabras y también quiero señalar que Aerolíneas ha cumplido varios roles, aparte de las cuestiones comerciales y turísticas; por ejemplo, repatriar a los argentinos de Israel en el último ataque terrorista de Hamas sufrido, trayendo de vuelta al país a muchos compatriotas. Eso evidentemente tiene que ver con roles estratégicos de la línea de bandera que, si marchamos hacia un mercado privado, difícilmente se pueda lograr y conseguir.

En definitiva, ponemos en consideración el informe. Se vota.

-Se aprueba por unanimidad.

Sr. Presidente (Olmos).- Aprobado.

2.2 Act. Nº 476/2022-AGN: Informe de Auditoría realizado en el ámbito del ORGANISMO REGULADOR DE SEGURIDAD DE PRESAS, referido a “Verificar las acciones de control y fiscalización que ejerce el ORSEP respecto de las presas y estructuras complementarias, a efectos de dar cumplimiento a las normas de seguridad y preservar a las comunidades y bienes de quienes habitan



Auditoría General de la Nación

aguas abajo” - Período auditado: del 01/01/2018 al 31/12/2021, producido por la Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales (Proyecto SICA N° 050402427).

Sr. Presidente (Olmos).- Siguiendo tema.

Sra. Secretaria de Actuaciones Colegiadas (Salvatelli).- Punto 2.2 del orden del día, Actuación N° 476/2022-AGN: Informe de Auditoría realizado en el ámbito del ORGANISMO REGULADOR DE SEGURIDAD DE PRESAS, referido a “Verificar las acciones de control y fiscalización que ejerce el ORSEP respecto de las presas y estructuras complementarias, a efectos de dar cumplimiento a las normas de seguridad y preservar a las comunidades y bienes de quienes habitan aguas abajo” - Período auditado: del 01/01/2018 al 31/12/2021. Fue producido por la Gerencia de Planificación y Proyectos Especiales (Proyecto SICA N° 050402427), presentado ante el Colegio por la Comisión de Supervisión de Planificación y Proyectos Especiales, que preside el doctor Olmos, y está para consideración, habiéndose tenido en cuenta las manifestaciones del organismo auditado.

Sr. Presidente (Olmos).- Muy bien. Me toca a mí, como presidente de la comisión, destacar que el ORSEP debe controlar el cumplimiento de los contratos de concesión, y el informe remarca la importancia estratégica de las presas. La seguridad de éstas constituye una meta prioritaria que requiere una correcta política de control, seguimiento y la adopción de medidas adecuadas de planificación tendientes a asegurar la calidad del ambiente y la vida de los habitantes.

Para el cumplimiento de sus obligaciones según estándares internacionales, la ORSEP debe fundarse en determinados pilares de la seguridad, entre los que se encuentran la existencia de un programa rutinario de vigilancia y mantenimiento de la detección temprana, un programa de instrumentación, monitoreo y planificación de emergencias.

Se concluye en el informe que en líneas generales el organismo es eficiente en la implementación de procedimientos de control y fiscalización de las presas; sin embargo, falta ajustar en su accionar determinados aspectos administrativos y formales a fin de disminuir el margen de error en cuanto a los procedimientos a implementar, que son fundamentales para el cumplimiento de su función primaria.

Es por ello que es importante que el organismo incorpore el uso de planificaciones operativas anuales ya que, de esta manera, es una herramienta útil que permite un mejor seguimiento de lo ejecutado respecto de lo planificado y la correspondiente evaluación de los desvíos, determinando las causas para poder corregirlas en el futuro, además de determinar el presupuesto que requiere para su correcto funcionamiento.

En igual sentido, falta una actualización y formalización por acto administrativo de algunas normas, directivas técnicas y lineamientos que deben implementar las direcciones regionales para asegurar y monitorear la seguridad de las presas.



Auditoría General de la Nación

Por otro lado, la información respecto de las actividades realizadas por el ORSEP no se encuentra centralizada ni ordenada, lo que atenta contra la transparencia de sus actividades y dificulta poner en valor el trabajo desarrollado.

Por último, si bien no es responsabilidad del organismo la sanción de una ley integral de seguridad de presas, se destaca la iniciativa del ORSEP en promover la consolidación de un marco normativo con visión federal, respetando el dominio de los recursos naturales que ejercen las provincias, con el fin de igualar el nivel de seguridad de los habitantes y de los bienes que se encuentran aguas abajo.

Ahora sí, entonces, pongo en consideración del Colegio el informe de la comisión. Se vota.

-Se aprueba por unanimidad.

Sr. Presidente (Olmos).- Queda aprobado.

Punto 3º.- Control Externo Financiero Gubernamental

3.1 >Act. Nº 188/23-AGN: Informe del Auditor Independiente sobre los Estados Contables del FIDEICOMISO PARA LA REFINANCIACIÓN HIPOTECARIA, Fiduciario: BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA al 31/12/2021, elaborado por la Gerencia de Control del Sector Financiero y Recursos (Proyecto SICA Nº 030104642).

>Memorando sobre el Sistema de Control Interno Contable correspondiente al ejercicio finalizado el 31/12/2021, del FIDEICOMISO PARA LA REFINANCIACIÓN HIPOTECARIA, Fiduciario: BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA elaborado por la Gerencia de Control del Sector Financiero y Recursos (Proyecto SICA Nº 030104642), y la solicitud de "Reserva" en razón de tratarse de un informe que es de uso interno de su dirección, conteniendo información relacionada fundamentalmente con cuestiones propias del funcionamiento del mismo, así como determinadas instrucciones impartidas por el comité directivo al Fiduciario, cuya difusión podría llegar a comprometer la seguridad y operatoria del mismo.

Sr. Presidente (Olmos).- Tiene la palabra la doctora Salvatelli.

Sra. Secretaria de Actuaciones Colegiadas (Salvatelli).- Gracias, Presidente.

Punto 3º: Control Externo Financiero Gubernamental.

Punto 3.1, es la Actuación Nº 188/23-AGN: Informe del Auditor Independiente sobre los Estados Contables del FIDEICOMISO PARA LA REFINANCIACIÓN HIPOTECARIA, Fiduciario: BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA al 31/12/2021, elaborado por la Gerencia de Control del Sector Financiero y Recursos (Proyecto SICA Nº 030104642).



Auditoría General de la Nación

Y dentro de este mismo punto también el Memorando sobre el Sistema de Control Interno Contable correspondiente al ejercicio finalizado el 31/12/2021, del FIDEICOMISO PARA LA REFINANCIACIÓN HIPOTECARIA, Fiduciario: BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA elaborado por la Gerencia de Control del Sector Financiero y Recursos (Proyecto SICA N° 030104642), y la solicitud de “Reserva” en razón de tratarse de un informe que es de uso interno de su dirección, conteniendo información relacionada fundamentalmente con cuestiones propias del funcionamiento del mismo, así como determinadas instrucciones impartidas por el comité directivo al Fiduciario, cuya difusión podría llegar a comprometer la seguridad y operatoria del mismo.

El punto ha sido presentado por la Comisión de Supervisión del Sector Financiero y Recursos que preside la licenciada de la Rosa y está para consideración.

Sr. Presidente (Olmos).- Le damos la palabra a la auditora de la Rosa.

Auditora General de la Rosa.- Gracias, Presidente, señores auditores, compañeros y compañeras de trabajo.

La opinión del proyecto da cuenta que los estados contables presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación patrimonial fiduciaria del Fideicomiso para la Refinanciación Hipotecaria al 31 de diciembre de 2021, así como sus resultados fiduciarios, la evolución de su patrimonio neto fiduciario y el flujo de su efectivo fiduciario correspondientes al ejercicio económico terminado en esa fecha, de conformidad con las normas contables profesionales argentinas.

El párrafo de énfasis, sin modificar la opinión, enfatiza la información contenida en nota 6 a los estados contables respecto del decreto 2015/2024, emitido el 4 de marzo de 2024 por el Poder Ejecutivo Nacional, el cual designó al Ministerio de Economía como fiduciante en representación del Estado Nacional en todos los fondos fiduciarios integrados total o parcialmente con bienes y/o fondos del Estado Nacional. Según lo indicado en dicho decreto, el Ministerio de Economía llevará adelante una auditoría integral de gestión de los fondos fiduciarios integrados total o parcialmente con bienes y/o fondos del Estado Nacional.

Fue aprobado por la comisión respectiva, por lo cual, con las reservas enunciadas, solicito la aprobación del proyecto.

Sr. Presidente (Olmos).- Se pone en consideración con el pedido de reserva.

-Se aprueba por unanimidad.

Sr. Presidente (Olmos).- Aprobado con la reserva.

3.2 Act. N° 362/2023-AGN: Informe de Auditoría respecto de los Estados Financieros correspondientes al “Programa de Servicios Agrícolas Provinciales - PROSAP IV” del Ministerio de Economía (CP N° 3806/OC-AR BID), por el



Auditoría General de la Nación

ejercicio N° 7 finalizado el 31/12/2023, elaborado por la Gerencia de Control de la Deuda Pública (Proyecto SICA N° 040207809).

Sr. Presidente (Olmos).- Tiene la palabra la doctora Salvatelli.

Sra. Secretaria de Actuaciones Colegiadas (Salvatelli).- El punto 3.2 es la Actuación N° 362/2023-AGN: Informe de Auditoría respecto de los Estados Financieros correspondientes al “Programa de Servicios Agrícolas Provinciales - PROSAP IV” del Ministerio de Economía (CP N° 3806/OC-AR BID), por el ejercicio N° 7 finalizado el 31/12/2023, elaborado por la Gerencia de Control de la Deuda Pública (Proyecto SICA N° 040207809). Fue presentado por la Comisión de Supervisión de Deuda Pública que preside el doctor Fernández y está para consideración.

Sr. Presidente (Olmos).- Tiene la palabra el doctor Fernández.

Auditor General Fernández.- Gracias, Presidente, auditora general y auditor general.

Este informe corresponde a la auditoría financiera sobre los estados correspondientes al Programa de Servicios Agrícolas Provinciales, PROSAP IV, que se encuentra financiado por el préstamo BID 3806 y con aportes locales, en una proporción del 76 por ciento del BID y 24 por ciento de fondos locales. El monto original del financiamiento asciende a 100 millones de dólares por el BID y 32 millones de dólares de aporte local.

Quiero resaltar que el convenio de préstamo original fue firmado en el año 2017, y el proyecto fue objeto de sucesivas prórrogas, la última acordada para dar finalización en el corriente año 2024. Es importante esto que acabo de mencionar por cuanto el programa tiene por objetivo financiar a pequeños productores de diferentes provincias de Argentina con la finalidad de contribuir a la competitividad y el desarrollo de las economías rurales regionales.

Esta contribución se realiza a través de la ejecución de programas individuales, buscando la mejora de productividad, el incremento de las ventas y el agregado de valor, de forma que logren aportar resiliencia al cambio climático. Por ejemplo, estamos hablando de inversiones dirigidas a protegernos de inundaciones, electrificar zonas aisladas, invertir en diferentes proyectos, entre las más necesarias.

A la fecha de esta auditoría ya se ejecutaron más del 90 por ciento de los fondos del BID, y seguramente finalizarán en este ejercicio irregular corriente la totalidad de los mismos ya que es el cierre del programa.

En este contexto, los gastos de consultoría -proyección por favor- han llegado a representar el 6 por ciento del total del préstamo, con una gran participación de consultores individuales -76 por ciento-, y también de personas jurídicas -24 por ciento-, que como vemos en el listado de este ejercicio auditado, son 43 consultores individuales y 21 personas jurídicas, con diferentes condiciones y funcionalidades asignadas en el proyecto.



-Se proyecta el siguiente cuadro:

GASTOS CONSULTORIA

Consultoría en Personas Humanas- Ej.2023-

	Proyecto	BID 3806/OC-AR	SICA N° 40207809
Programa de Servicios Agrícolas Provinciales - PROSAP IV			
Ejercicio 2023		en USD	en \$
		Total	Total
	Personas Humanas	394.527	123.463.876
1	Marina REGA BABEK	5.879	1.890.000
2	AVILA Mercedes Susana	631	180.000
3	HERRERA Cesar Daniel	631	180.000
4	HERRERA Justa Edith	631	180.000
5	Judith VALLE	6.070	1.740.000
6	LOBOS Julian Ernesto	631	180.000
7	MIRES Santiago Jorge	701	200.000
8	Omar Alberto SOSA	6.430	1.890.000
9	Peter VAN AERT	4.885	1.620.000
10	REGALES Eliana Laura	1.143	200.000
11	Sergio Augusto AMADOR LOPEZ	4.047	1.350.000
12	ACUÑA Omar Alfredo	1.017	178.000
13	ALEMAN Cecilia Nadine	2.136	600.000
14	ALVA Tomás	2.743	480.000
15	ARAGONA Irene	2.541	900.000
16	ARBILLA Norma Beatriz	11.840	2.588.000
17	BENINTEDE Carlos Manuel	6.640	1.800.000
18	CABRERA Eduardo Daniel	11.247	2.780.000
19	CANTARELLI Violeta	1.017	178.000
20	COSENTINO Simon Antonio	1.017	178.000
21	FERNANDEZ Natalia Julieta	8.703	2.130.000
22	Kuschnaroff Valentin Sacha	3.735	682.000
23	LOPEZ Alejandra Gladys	6.949	1.780.000
24	MACIEL Yanina Pamela	567	200.000
25	Marcelo Daniel GONZALEZ SANCHEZ	665	113.000
26	MOMBERG FABIAN	7.415	2.170.800
27	NATIELLO Tomas Fernando	10.875	2.545.400
28	PANETTA Pilar Andrea	5.075	1.800.000
29	POLEMANN María Martha	3.833	1.350.000
30	POTASCHNER Leandro Ezequiel	8.703	2.130.000
31	Puebla Carlos Alberto	3.943	690.000
32	QUIJANO Juan Antonio	8.632	2.003.000
33	REIN Eric Esteban	3.321	570.000
34	REYES Alfredo Oscar	488	83.000
35	RIGATTIERI Carolina	2.049	356.000
36	RODRIGUEZ Roberto Orlando	6.163	1.115.000
37	TOLOSA Damian Saul	6.707	2.100.000
38	TORRES Daniela Paula	6.474	1.690.000
39	Tripi Roberto Sergio	9.556	2.390.000
40	VINCENY Julio Enrique	2.194	380.000
41	PROSAP	209.076	75.063.676
42	BUSTOS Fabian Alberto	4.090	1.800.000
43	GUGLIELMIN Dante Alfio	3.437	1.030.000



Auditoría General de la Nación

Consultoría en personas jurídicas -ej 2023-

Ejercicio 2023		en USD	en \$
		Total	Total
Personas Jurídicas		345.481	70.327.798
1	Fundación de Investigación y Desarrollo Agropecuario	73.958	16.700.000
2	Fundación Facultad de Agronomía UBA	48.018	7.989.360
3	Fundación ISALUD	54.746	10.026.506
4	SMARTWAY SRL	49.969	12.085.834
5	Asociación Civil Cluster Ganadero del VIRCh	3.033	520.000
6	ASOCIACION DE CITRICULTORES Y EMPACADORES DE CHAJARI	2.449	427.880
7	FEDERACION DE ENTIDADES RURALES DE RIO NEGRO	10.648	3.456.068
8	Fundación Banco Credicoop	5.673	1.097.452
9	COOPEKIWI	1.000	800.000
10	COOPERATIVA APICOLA DE RAUCH LIMITADA	6.626	1.600.009
11	Universidad Nacional de Santiago del Estero	8.672	2.039.217
12	MUNICIPALIDAD DE NOGOYA	7.602	1.527.455
13	MONTAÑEZ Lautaro	3.253	120.000
14	TAPIA MATIAS DANIEL	19.284	907.400
15	ASOCIACION DE CITRICULTORES Y EMPACADORES DE CHAJARI	10.073	2.418.280
16	Cámara de Comercio Industria y Agropecuaria de San Rafael	13.025	2.320.380
17	FEDERACION DE ENTIDADES RURALES DE RIO NEGRO	1.052	187.395
18	Fundación ARGENINTA	11.805	3.080.899
19	Fundación Instituto de Desarrollo Rural	3.513	916.763
20	INSTITUTO MOVILIZADOR DE FONDOS COOPERATIVOS COOP LTDA	2.850	640.092
21	Fundación ARGENINTA	8.234	1.466.808

GASTOS CONSULTORIA ACUMULADOS-2017/2023-



Auditoría General de la Nación

Acumulado al 31/12/2023	en USD	en \$	%
	Total	Total	Total
Personas Humanas	6.292.416	525.135.064	76%
Personas Jurídicas	2.029.788	211.477.149	24%
Total	8.322.204	736.612.212	100%

Auditor General Fernández.- Las principales observaciones del ejercicio se refieren justamente a la formación de distintos contratos de consultoría individual y a la necesidad de ajustar las rendiciones de retención de impuestos en varias provincias.

Al ser un programa eminentemente regional, es habitual que cada provincia posea distintos regímenes impositivos que deben ser considerados para las respectivas rendiciones de cuenta.

En este ejercicio auditado la opinión es favorable sin salvedades, exponiendo como hecho de resalte en Otras Cuestiones que a la fecha del cierre de las tareas de auditoría el programa aún no cuenta con funcionario o autoridad responsable. Por tanto, a esta AGN corresponde recomendarle la normalización de la situación indicada al ejecutor.

El proyecto fue aprobado por unanimidad en la comisión y pido la aprobación.

Sr. Presidente (Olmos).- Se pone a consideración el informe.

Se vota.

-Se aprueba por unanimidad.

Sr. Presidente (Olmos).- Aprobado.

3.3 Act. N° 168/2023-AGN: Informe de Revisión de Auditor Independiente respecto de los Estados Contables de Períodos Intermedios del FIDEICOMISO FONDO DE COMPENSACIÓN AMBIENTAL – ACUMAR al 30/06/2022, que administra Provincia Fideicomisos SAU en calidad de fiduciario, elaborado por la Gerencia de Control de la Cuenta de Inversión (Proyecto SICA N° 100103761).

Sr. Presidente (Olmos).- Continúa en uso de la palabra la Secretaria.

Sra. Secretaria de Actuaciones Colegiadas (Salvatelli).- El punto 3.3 es la Actuación N° 168/2023-AGN: Informe de Revisión de Auditor Independiente respecto de los Estados Contables de Períodos Intermedios del FIDEICOMISO FONDO DE COMPENSACIÓN AMBIENTAL – ACUMAR al 30/06/2022, que administra Provincia Fideicomisos SAU en calidad de fiduciario, elaborado por la Gerencia de Control de la Cuenta de Inversión (Proyecto SICA N° 100103761). Fue presentado por la Comisión



Auditoría General de la Nación

de Supervisión de Control de Cuenta de Inversión que preside la licenciada de la Rosa para conocimiento.

Sr. Presidente (Olmos).- ¿Se toma conocimiento entonces, licenciada? ¿Quiere la palabra?

Auditora General de la Rosa.- Sí. Como se trata de estados contables intermedios, es para conocimiento, nada más, no es para consideración. Pero voy solicitar, con este informe y el que sigue, es que se tome conocimiento del proyecto y se ponga en conocimiento de la Jefatura de Gabinete de Ministros, de la Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo, de BAPRO Mandatos y Negocios S.A, de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, del Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 12 y del Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 2 de la ciudad de Morón, provincia de Buenos Aires, esta presente resolución.

Sr. Presidente (Olmos).- Entonces, se toma conocimiento de ambos expedientes y se comunican a los organismos y dependencias que usted mencionó.

-Se toma conocimiento.

3.4 Act. N° 169/2023-AGN: Informe de Revisión de Auditor Independiente respecto de los Estados Contables de Períodos Intermedios de la AUTORIDAD CUENCA MATANZA RIACHUELO – ACUMAR al 30/06/2022, elaborado por la Gerencia de Control de la Cuenta de Inversión (Proyecto SICA N° 100103763).

Sr. Presidente (Olmos).- Sigue en uso de la palabra la Secretaria, y también es un expediente de toma de conocimiento.

Sra. Secretaria de Actuaciones Colegiadas (Salvatelli).- Doy lectura al punto 3.4: Actuación N° 169/2023-AGN: Informe de Revisión de Auditor Independiente respecto de los Estados Contables de Períodos Intermedios de la AUTORIDAD CUENCA MATANZA RIACHUELO – ACUMAR al 30/06/2022, elaborado por la Gerencia de Control de la Cuenta de Inversión (Proyecto SICA N° 100103763). Presentado por la Comisión de Supervisión de Control de Cuenta de Inversión que preside la licenciada de la Rosa, también para conocimiento.

Sr. Presidente (Olmos).- Ya lo informó la licenciada.

-Se toma conocimiento.

Punto 4º.- Convenios

4.1 Act. N° 152/2024-AGN: Ref. Convenio celebrado entre el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA en su carácter de fiduciario del Fideicomiso BERSA y la AGN, para la auditoría sobre los Estados Contables por el ejercicio finalizado al 31/12/2023.



Auditoría General de la Nación

Sr. Presidente (Olmos).- Pasamos al punto 4°.

Sra. Secretaria de Actuaciones Colegiadas (Salvatelli).- Punto 4°: Convenios.

El punto 4.1 es la Actuación N° 152/2024-AGN: Ref. Convenio celebrado entre el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA en su carácter de fiduciario del Fideicomiso BERSA y la AGN, para la auditoría sobre los Estados Contables por el ejercicio finalizado al 31/12/2023. Fue presentado por la Comisión de Supervisión del Sector Financiero y Recursos que preside la licenciada de la Rosa y está para tomar conocimiento.

Sr. Presidente (Olmos).- Tomamos conocimiento.

-Se toma conocimiento.

4.2 Act. N° 158/2024-AGN: Ref. Convenio celebrado entre el BANCO DE INVERSIÓN Y COMERCIO EXTERIOR SA y la AGN, para la auditoría de los Estados Financieros finalizados al 31/12/2024 y trimestrales al 31/03/2024, 30/06/2024 y 30/09/2024.

Sr. Presidente (Olmos).- Continuamos con el orden del día.

Sra. Secretaria de Actuaciones Colegiadas (Salvatelli).- El punto 4.2 es la Actuación N° 158/2024-AGN: Ref. Convenio celebrado entre el BANCO DE INVERSIÓN Y COMERCIO EXTERIOR SA y la AGN, para la auditoría de los Estados Financieros finalizados al 31/12/2024 y trimestrales al 31/03/2024, 30/06/2024 y 30/09/2024. Fue presentado por la Comisión de Supervisión del Sector Financiero y Recursos que preside la licenciada de la Rosa, también para conocimiento.

Sr. Presidente (Olmos).- Tomamos conocimiento.

-Se toma conocimiento.

Punto 5°.- Act. N° 28/2024-AGN: Informe de Auditoría emitido por el Auditor Independiente respecto de los Estados Contables de OPTAR OPERADOR MAYORISTA DE SERVICIOS TURISTICOS S.A.U. por el ejercicio finalizado el 31/12/2023, elaborado por la Gerencia de Control Financiero del Sector No Financiero (Proyecto SICA N° 130202577).

Sr. Presidente (Olmos).- Seguimos con el orden del día.

Sra. Secretaria de Actuaciones Colegiadas (Salvatelli).- Ingresamos a los temas que se incorporaron sobre tablas.

El primero, que ingresó como Punto 5°, es la Actuación N° 28/2024-AGN: Informe de Auditoría emitido por el Auditor Independiente respecto de los Estados



Auditoría General de la Nación

Contables de OPTAR OPERADOR MAYORISTA DE SERVICIOS TURISTICOS S.A.U. por el ejercicio finalizado el 31/12/2023, elaborado por la Gerencia de Control Financiero del Sector No Financiero (Proyecto SICA N° 130202577). Fue presentado por la Comisión de Supervisión de Control del Sector No Financiero que preside la licenciada de la Rosa y está para consideración.

Sr. Presidente (Olmos).- Tiene la palabra la licenciada de la Rosa.

Auditora General de la Rosa.- Gracias, Presidente.

Los estados contables presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación patrimonial de OPTAR Sociedad Anónima -que es el operador mayorista de servicios turísticos- al 31 de diciembre de 2023, así como sus resultados, la evolución de su patrimonio neto y el flujo de su efectivo correspondiente al ejercicio finalizado en esa fecha, de conformidad con las normas contables profesionales argentinas vigentes.

Sin modificar la opinión, se destaca que la información contenida en la nota 10 a los estados contables indica que, durante el ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2023, la sociedad reconoció una pérdida neta de 105.397.322 pesos. En cuanto al estado de resultados, los ingresos por comisiones totalizan 769,62 millones de pesos y representan un incremento del 7.5 por ciento anual en términos reales. En comparación con el año 2022, se incrementa el resultado operativo en un 50.47 por ciento. Los resultados financieros y por tenencia, incluyendo los resultados por exposición a los cambios en el poder adquisitivo de la moneda, siguen en terreno negativo, pero se reducen un 75.9 por ciento respecto al año previo. En consecuencia, de todo lo antes expuesto, la pérdida antes de impuestos se reduce en un 86 por ciento respecto del año previo, pasando de 810,82 millones de pesos a menos 112,92 millones de pesos.

Con respecto al estado de flujo de efectivo, la variación de efectivo equivalente en el período es negativa en 462,53 millones de pesos, explicado por un flujo generado por las actividades operativas, que es positivo, pero evidentemente que el ajuste por los resultados a la exposición a los cambios del poder adquisitivo de la moneda, en este caso, fue negativo. Las actividades de inversión y financiamiento no han generado flujos de fondos y la compañía no ha requerido aportes del Tesoro Nacional o de sus accionistas.

El dictamen es favorable sin salvedades. Tiene la aprobación de la comisión respectiva y solicito su aprobación.

Sr. Presidente (Olmos).- Si están de acuerdo, lo pongo a consideración. Se vota.

-Se aprueba por unanimidad.

Sr. Presidente (Olmos).- Aprobado.



Auditoría General de la Nación

Punto 6º.- Act. N° 398/2023-AGN: Informe de Auditoría emitido por el Auditor Independiente respecto de los Estados Contables de AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANÓNIMA por el ejercicio finalizado el 31/12/2023, elaborado por la Gerencia de Control Financiero del Sector No Financiero (Proyecto SICA N° 130202594).

Sr. Presidente (Olmos).- Continuamos con el orden del día.

Sra. Secretaria de Actuaciones Colegiadas (Salvatelli).- Punto 6º: es la Actuación N° 398/2023-AGN: Informe de Auditoría emitido por el Auditor Independiente respecto de los Estados Contables de AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANÓNIMA por el ejercicio finalizado el 31/12/2023, elaborado por la Gerencia de Control Financiero del Sector No Financiero (Proyecto SICA N° 130202594). Fue presentado por la Comisión de Supervisión de Control del Sector No Financiero que preside la licenciada de la Rosa, para consideración.

Sr. Presidente (Olmos).- Tiene nuevamente la palabra la licenciada de la Rosa.

Auditora General de la Rosa.- Gracias, Presidente.

La opinión del informe sobre los estados contables es que los mismos presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación patrimonial de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima al 31 de diciembre de 2023, así como sus resultados, la evolución de su patrimonio neto y el flujo de efectivo correspondiente al ejercicio finalizado en esa fecha, de conformidad con las normas contables profesionales argentinas vigentes.

El trabajo se ha llevado a cabo de acuerdo con las Normas de Control Externo Financiero Gubernamental aprobadas por la Auditoría General de la Nación, que es la resolución 185/2016 de AGN, y con las normas de auditoría establecidas en la Sección III.A de la Resolución Técnica 37 de la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas adoptada por la Resolución 46/2021 del Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Veamos el estado de situación patrimonial o patrimonio neto. La empresa cuenta con un total de Activo de 1.358.167.367.945 pesos, compuesto en un 41.84 por ciento por el Activo Corriente y en un 58.16 por ciento por Activo No Corriente. El Pasivo totaliza 1.528.309.459.308 pesos, que está compuesto en un 53.52 por ciento por el Pasivo Corriente y 46.48 por ciento de Pasivo No Corriente. El Patrimonio Neto es entonces negativo en 170.142.091.363 pesos. Respecto al Estado de Resultados, los estados contables informan una pérdida neta del ejercicio de 176.614.978.822 pesos, que es equivalente a un 15.6 por ciento sobre los ingresos por los servicios prestados.



Auditoría General de la Nación

Los ingresos por servicios en el año 2023 fueron de pesos 1.129.084.285.393 pesos, que significa un 5.9 por ciento mayor que en el año 2022 como consecuencia de la recuperación de la actividad respecto de ese año.

El costo de los servicios prestados totalizó pesos 1.214.097.398.833 pesos en el presente ejercicio, resultando un 11.3 por ciento superior al año precedente. Los gastos de comercialización y administración del ejercicio fueron de pesos 180.752.306.298 pesos, un 13.31 por ciento más que el año anterior.

A pesar del impacto negativo de la devaluación del 13 de diciembre de 2023, analizando el estado de resultados del ejercicio, el ítem de Resultados Financieros y por Tenencia, incluyendo Resultados por Exposición a los Cambios del Poder Adquisitivo de la Moneda, arrojaron una ganancia de 119.096.589.348 pesos, un 70.62 por ciento mayor que el año anterior.

En lo que respecta puntualmente a la mencionada devaluación de diciembre de 2023, la compañía informa en el punto 8 de la memoria que “quedó expuesta a ese contexto debido a que sus pasivos en monedas extranjeras superan significativamente a sus activos”. Corresponde aclarar que la devaluación del 13 de diciembre de 2023 a la que hace referencia la empresa fue del 118 por ciento en el tipo de cambio.

A fin de cuantificar lo informado por la compañía en su memoria, en el Anexo G a los estados contables se exponen los activos y pasivos revelando la exposición de los mismos a las variaciones del tipo de cambio.

Respecto al Estado de Flujo de Efectivo, la empresa ha tenido un aumento de efectivo de 89.134.728.724 pesos, compuestos, entre otros, por un flujo de fondos generado por las operaciones positivo de 44.945.616.673 pesos. Es importante poner en contexto este resultado financiero positivo de la empresa y que tienen que ver las operaciones propias de la empresa, ya que durante 2023 Aerolíneas, según se explicita en la Nota 8 de los estados contables, percibió del Estado Nacional un remanente de 6.000 millones de pesos correspondientes al presupuesto de 2022, mientras que el devengado del ejercicio 2023 ascendió a 40.500 millones. Esto quiere decir que Aerolínea, durante el presente ejercicio que estamos analizando, se ha manejado sin financiamiento del Estado Nacional correspondiente al año 2023 para cubrir sus operaciones.

Hablemos entonces de las transferencias del Estado. Según se expone en la citada Nota 8 a los estados contables, la ley 26.466 prevé garantizar la continuidad y seguridad del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, el mantenimiento de las fuentes laborales y el resguardo de los bienes de las empresas mencionadas. De acuerdo a la resolución 102/19 de AFIP, los aportes recibidos por parte del Estado Nacional deben registrarse como aportes de capital con destino a capitalización. Asimismo, la Nota 8 aclara que durante el año 2023 se percibieron por parte del Estado Nacional únicamente 6.000 millones de pesos



Auditoría General de la Nación

correspondientes a montos devengados durante el año 2022, quedando pendientes de transferencias 1.979.940.000 de dicha partida presupuestaria.

En el periodo 2023 se devengaron 40.500 millones de pesos de aportes del Estado que no fueron transferidos. Tal como señala nuestro informe de AGN, quedaron pendientes de percibir al cierre del ejercicio 42.479.963.667 pesos correspondiente a aportes devengados en 2022 y en 2023.

Al cierre del ejercicio, la empresa reportó un saldo de efectivo y equivalentes de 211.927.129.303 pesos, cuya fuente es fundamentalmente, en un 16.58 por ciento, de Caja y Bancos, y en un 83.42 por ciento de Inversiones Corrientes. Estamos hablando de un flujo de efectivo y equivalentes positivo que ha tenido la empresa; por lo menos a partir de 2019 y 2020 que ha auditado la AGN, es la primera vez que lo tiene. A eso deben sumarse 82.678.787.996 pesos pendientes de cobro de muy corto plazo; esto es por ventas con tarjetas de crédito y débito, que están expuestos en la Nota 3.2 y estos saldos totalizan 294.595.917.299 pesos. Esto representa una cobertura del 111.62 por ciento de las Deudas Comerciales Corrientes expuestas en el Estado de Situación Patrimonial y un 91 por ciento de los Pasivos con vencimientos hasta junio de 2024, de acuerdo a lo expuesto en la Nota 11.3.

Presidente y señores auditores, a continuación voy a pedir que se proyecte un video y después del video voy a hacer algunas apreciaciones más.

-Se proyecta un video que dice:

En esta auditoría se analizaron los estados contables de Aerolíneas Argentinas durante el período 2023. La opinión del informe es que los estados contables presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación patrimonial de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima al 31 de diciembre de 2023. Se analizó el Estado de Situación Patrimonial, Patrimonio Neto, Estado de Resultados y Estado de Flujo de Fondos. La ley 26.466 prevé garantizar la continuidad y seguridad del Servicio Público de Transporte Aero comercial de Pasajeros, Correo y Carga. De acuerdo a la Nota 8 de los estados contables, durante el año 2023 se percibieron por parte del Estado Nacional únicamente 6.000 millones de pesos, correspondientes a montos devengados durante el año 2022. En el período 2023 se devengaron 40.500 millones de pesos que no fueron transferidos. Como información complementaria, se da cuenta de la evolución del flujo de fondos y las transferencias del Estado en relación a los ingresos anuales de acuerdo a los estados contables auditados por la AGN. En lo que respecta al flujo de fondos, en 2019 las actividades operativas fueron negativas en un 20.2 por ciento de los ingresos anuales por servicios. En 2023, las actividades operativas fueron positivas en un 4 por ciento de los ingresos anuales por servicios. En cuanto al financiamiento del Estado Nacional, en 2019 la compañía recibió transferencias equivalentes al 28.3 por ciento de sus ingresos anuales. Por su parte, en 2023, las transferencias totalizaron el 1.5 por ciento de sus ingresos anuales. Según la Memoria presentada, si bien no fue materia auditada, la empresa reconoce un impacto socioeconómico



Auditoría General de la Nación

significativo, estimado en 8.293 millones de dólares en 2023, utilizando la metodología desarrollada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. Durante ese año, Aerolíneas Argentinas transportó a más de 14 millones de pasajeros y generó 109.623 puestos de trabajo, entre directos, indirectos, inducidos y catalíticos. En 2023, Aerolíneas Argentinas llegó a 37 destinos de cabotaje, siendo la única aerolínea en operar en más de la mitad de ellos.

Sr. Presidente (Olmos).- Continúa la licenciada de la Rosa.

Auditora General de la Rosa.- Gracias, Presidente.

Quiero explicar estas comparaciones que estamos haciendo ¿Qué aprovechamos nosotros? Aprovechamos los datos que tenemos de la AGN. Nosotros hicimos estados contables de 2020, con lo cual, también contábamos con los datos de 2019. Entonces, nos pareció conveniente ver algunos indicadores del año que estamos analizando, que es el 2023, con respecto al 2019. Digo esto porque con el tema de la pandemia ustedes saben que en 2020 y 2021, como en toda la Argentina, hubo un proceso recesivo importantísimo, con lo cual, 2020 y 2021 no fueron años normales. Entonces estamos tomando los propios datos de AGN y hacemos esta comparación entre 2019 y 2023.

En el video -quiero explicar- hablamos de dos indicadores. En primer lugar, hicimos un indicador de flujo de fondos sobre ingresos anuales por ventas, el cual es positivo. Es importantísimo decir que, en el 2023, dada la actividad comercial de la empresa, tuvo flujo de fondos positivo.

Además, el otro indicador que utilizamos es de las transferencias percibidas del Estado Nacional sobre los ingresos anuales por servicios, que todos sabemos que hay una ley, la que recién mencionamos, por medio de la cual el Tesoro Nacional tiene que financiar a la empresa. Sin embargo, lo que ocurrió en 2023 es que hubo fondos importantísimos devengados, dijimos por 40.500 millones de pesos, sin embargo, lo percibido fueron nada más que 6.000 millones de pesos. Entonces, ¿qué queremos decir? Una mejora sustancial que tuvo Aerolíneas en el 2023, tanto por la obtención de un flujo de fondos positivo como por la cuestión de las transferencias percibidas por el Estado Nacional que fueron mínimas y que, relacionadas con los ingresos por servicios, nos dieron uno de los menores financiamientos percibidos del Estado Nacional. En ese contexto, y sobre todo también dijimos en el contexto que significó la devaluación del tipo de cambio del 118 por ciento en diciembre de 2023, afectó evidentemente los resultados de la empresa. Aún con esa cuestión, la empresa evidentemente tiene buenos resultados en el 2023.

Después, yo me voy a permitir, Presidente y señores auditores, con los mismos datos de la Auditoría General de la Nación -estoy tomando datos ya auditados por la Auditoría más esto del 2023-, decir algunos comentarios a fin de comparar el estado de la compañía al 31 de diciembre de 2019 y al 31 de diciembre de 2023. Estamos tomando dos años- digamos- normales.



Auditoría General de la Nación

En lo que respecta a la situación patrimonial, el índice de liquidez -que todos sabemos que es el Activo Corriente respecto al Pasivo Corriente- ha mejorado de 0.45 a 0.6947. El capital de trabajo negativo se redujo pasando a representar, de un 36.4 por ciento de los ingresos por servicios anuales, a un 22.1 por ciento. También se evidencia una mejora en el índice de inmovilización del capital que se reduce del 0.7259 a 0.5817. Además, comparando los saldos patrimoniales de 2019 y 2023, todos medidos a moneda de 2023 aplicando los factores de ajustes utilizados para los estados contables, entre ambos años los Activos se incrementaron en un 3 por ciento y los Pasivos se redujeron en un 9.4 por ciento y, en consecuencia, el Patrimonio Neto negativo fue 53.9 por ciento menor, lo cual indica una mejora sustancial en la situación patrimonial de la empresa.

En lo que se refiere al resultado económico, el margen bruto negativo se redujo en un 13 por ciento sobre ventas a un menos 7.5. Los gastos operativos también, en moneda constante, se redujeron en un 27.7 por ciento sobre ventas a un 16 por ciento. En consecuencia, el resultado operativo negativo en 2019 representó el 40.7 por ciento de los ingresos anuales por servicios, mientras que en el 2023 fue de menos 23.5 por ciento.

Y finalmente, para no cansarlos con tantos números, en lo que respecta al flujo de fondos, en el 2019 las actividades operativas fueron deficitarias en un 20.2 por ciento de los ingresos anuales por servicios, y en el 2023 las actividades operativas fueron superavitarias en un 4 por ciento de los ingresos anuales por servicios.

Esto lo tomamos en función de los datos propios que tenemos de AGN, con lo cual, resulta que la empresa ha tenido resultados más que favorables respecto a ejercicios anteriores y ha obtenido un flujo de fondos positivo en el ejercicio 2023.

Gracias, Presidente. Obviamente que voy a pedir la aprobación de estos estados contables. Seguramente va a haber comentarios y yo también voy a comentar, si así lo requieren los señores auditores.

Sr. Presidente (Olmos).- Muy bien, muy completo e impresionante el informe.

¿Alguna consideración? Tiene la palabra el doctor Nieva.

Auditor General Nieva.- Voy a tratar de ser breve. Sabemos la connotación política que tiene este tema hoy porque, como decía hace algunos momentos, estamos en pleno debate en el Congreso sobre la Ley de Bases, donde uno de los puntos es la posible inclusión de Aerolíneas Argentinas en un proceso de privatización. No es un dato menor. Este informe es importante porque es la información que proveemos desde la Auditoría General de la Nación sobre, efectivamente, los estados contables.

Si bien nosotros pensamos -mi pensamiento, mi opinión- que no se puede -por eso también hacía alguna referencia antes- repetir errores de experiencias anteriores de privatizaciones mal hechas, sí creo que hay que hacer algo con Aerolíneas, porque



Auditoría General de la Nación

por más función de conexión que haga con las provincias argentinas, la raíz del problema no está precisamente en los vuelos de cabotaje.

Nosotros hemos hecho auditorías de gestión donde hemos comprobado que la pérdida de Aerolíneas Argentinas no se daba en los vuelos de cabotaje sino en la operación internacional. Pero tiene una pérdida importante, sigue teniendo; hay una sobrepoblación de trabajadores respecto de la cantidad de aviones que tiene, y uno de los más significativos es la cantidad de pilotos que tiene. A propósito, con un secretario general del gremio que está hace muchísimos años allí y que creo que es un lastre para la empresa y para la sociedad argentina, el señor Biró, concretamente. Entonces, algo hay que hacer.

Auditor General Fernández.- Perdón, ¿cómo es el nombre?

Auditor General Nieva.- Biró creo que es el apellido del secretario general del gremio de los pilotos.

Bueno, lo que quería decir es que los números que se han dado efectivamente los ha dado la auditora, fundamentalmente que durante el ejercicio no se recibieron transferencias directas del Estado Nacional. Pero ha recibido una asistencia financiera de manera indirecta, principalmente a través de refinanciación de deuda y después la financiación mediante bonos. No me voy a explicar sobre estos temas, pero sí es necesario que sepamos que la pérdida bruta del ejercicio fue de 176.614.978.822 pesos, un aumento del 300 por ciento en comparación con el periodo anterior donde la pérdida fue de 45.445 millones. Además, el patrimonio neto negativo ha crecido significativamente alcanzando los 170.142.091.393 pesos, lo que representa un aumento del 470 por ciento contemplando la inflación, en comparación con el periodo anterior donde el patrimonio neto negativo fue de 29.777.347.731 pesos.

Digo esto por lo siguiente. Estoy de acuerdo con que defendamos una aerolínea de bandera, pero no escondamos en el debate que Aerolíneas Argentinas le viene significando al Estado argentino -en definitiva, a los argentinos- un esfuerzo muy importante. Entonces, estaría bueno también que se corrijan cosas que tienen que ver con el sobredimensionamiento que tiene, por ejemplo, lo que yo decía de la cantidad de pilotos por cantidad de aviones. Se dice que hay pilotos que vuelan una vez al mes y tienen -sabemos- salarios muy importantes.

Hay que hacer esas reformas porque, como vemos, son recursos cuantiosos y en el estado de crisis que vive la Argentina hay muchas, muchas otras funciones del Estado que no pueden descuidarse. Ha aumentado la pobreza, sabemos que las provincias en este momento no están recibiendo transferencias y están atravesando momentos -y pueden atravesar momentos- muy complicados. Bueno, podemos señalar cantidad de cosas.

Esto solo para señalar que no es que tengamos que aplaudir que está todo bien con Aerolíneas; algunas cosas me parece que hay que hacer. Gracias, Presidente.



Auditoría General de la Nación

Sr. Presidente (Olmos).- Gracias. Tiene la palabra la licenciada de la Rosa nuevamente.

Auditora General de la Rosa.- Vamos a la sección comentarios. Yo lo veo acá al auditor y nosotros fuimos diputados nacionales al momento de la reestatización de Aerolíneas Argentinas. Como dijo el auditor, no podemos obviar en estos comentarios -estamos analizando estados contables de 2023- cuál es el contexto. Es un contexto donde hay una Ley Bases que ya tiene media sanción de la Cámara de Diputados, que está en discusión en el Senado de la Nación, donde una de las cuestiones es la privatización de Aerolíneas Argentinas. Con lo cual, yo personalmente no puedo olvidar lo que significó la reestatización de Aerolíneas Argentinas.

Estuve en el Congreso, como estuvo el auditor Nieva en 2008; yo formé parte de la Bicameral de Reforma del Estado, fui parte de ese grupo que tuvo que ir a Ezeiza a verificar los aviones destrozados de Aerolíneas Argentinas, la ruina que significó para la Argentina la privatización.

Yo miraba también los resultados que nos dejó la privatización, y tomando en cuenta que en 2008 también fue la AGN la que tuvo que hacer la auditoría de corte e informar a los diputados y senadores cuál era el estado que tenía Aerolíneas Argentinas después de los 18 años de privatización, y la verdad que era absolutamente lamentable; lamentable y delictual, digamos, no solamente lamentable.

En ese momento, Aerolíneas presentaba, según la auditoría de corte que hizo AGN, un patrimonio neto negativo de alrededor de 800 millones de dólares. Se imaginan que ahora estamos hablando de una reducción del 75 por ciento de ese patrimonio neto negativo en estos 15 años de reestatización. Así que no es que empeoraron; han mejorado sustancialmente los números de Aerolíneas Argentinas en este proceso de reestatización.

Hablábamos de personal. Cuando fue privatizada había 10.000 empleados; ahora hay 11.900 empleados. Y cuando recibimos, cuando reestatizamos, había 34 aviones operativos, 31 bajo modalidad de *leasing* y solo 3 propios; hoy, después de este periodo en que el Estado de nuevo se ha puesto con Aerolíneas Argentinas y la ha ubicado en lo que es, una aerolínea de bandera, tenemos 84 aviones operativos, de los cuales 60 están bajo modalidad de *leasing* y 24 son propios. Entonces, estamos hablando, prácticamente con la misma cantidad de personal, sustancialmente lo que ha podido hacer Aerolíneas Argentinas, la disminución drástica de su patrimonio neto negativo recibido después de la privatización y más del 60 por ciento de incremento de pasajeros en este periodo entre 2008 y 2023, que denota que la empresa está funcionando, ha funcionado y que puede funcionar dentro de lo que es una empresa del Estado.

Simplemente, yo recuerdo haber leído el Diario de Sesiones de esa época de la reestatización. Ahí pueden leer también lo que dijo en su momento el auditor Nieva



Auditoría General de la Nación

en defensa; están todas las defensas que se hicieron en ese momento para la reestatización. Me llamó la atención que una de las cuestiones que se decía de Aerolíneas Argentinas privatizada es que se habían negado a traer vacunas gratuitas, no me acuerdo en qué periodo de la privatización. Eso me recordó lo que decíamos recién: qué significa tener una aerolínea de bandera y qué significó Aerolíneas Argentinas en plena pandemia para la Argentina. Es salvar vidas de los argentinos.

Entonces obviamente que si bien estamos viendo que sus estados contables están mejorando sustancialmente y que está requiriendo menos dinero del Tesoro Nacional, también hay que decir -como lo decía el auditor Fernández- no solamente analizar en ese contexto de estados contables sino todo lo que produce Aerolíneas Argentinas, fundamentalmente llegando a los lugares donde no llegan otras aerolíneas y sobre todo lo que significa en el turismo nacional. Creo que el turismo nacional en la Argentina es más o menos el 8.5 por ciento del producto bruto y ahí Aerolíneas Argentinas comparte esas cuestiones económicas con el resto de los argentinos.

Entonces, saliendo un poquito de los estados contables, Aerolíneas Argentinas producen mucha más riqueza que finalmente sus solos estados financieros contables. Nada más. Gracias.

Sr. Presidente (Olmos).- Voy a agregar mi opinión.

En primer lugar, creo que tenemos que separar lo que es la aprobación de los estados contables de las opiniones individuales y conclusiones políticas a que se llegan a partir del estudio que nos permite contextualizar lo que contienen los estados contables, y con la memoria, como decía la licenciada de la Rosa, de que se vienen auditando esos estados contables de manera consecuente por esta Auditoría. Independientemente de que todos los señores auditores y señora auditora pertenecemos y somos designados por el órgano legisferante, o sea por el Congreso Nacional, y representamos a los bloques que nos proponen -en el caso de la Presidencia directamente al partido político opositor con mayor número de miembros en el Congreso-, todos tenemos opiniones políticas.

Por lo tanto, quiero dejar a salvo la cuestión técnica y el trabajo técnico pormenorizado, consecuente, profundo que ha hecho esta Auditoría con sus áreas técnicas y que hoy tenemos a consideración, de las conclusiones que podemos sacar cada uno de nosotros a partir de contextualizar y dar una opinión respecto a lo que estamos considerando o que surge de lo que estamos considerando.

En ese sentido, solamente quiero dar mi opinión de que las decisiones estratégicas del Estado Nacional -en este caso de la República Argentina- las van a tener que considerar los legisladores al momento de aprobar o no una posible privatización o reprivatización; como se habló de reestatización, esta sería una reprivatización de Aerolíneas Argentinas.

Por supuesto que el auditor Nieva habló de cuánto perdió el Estado en Aerolíneas, cuánto costó mantener Aerolíneas Argentinas en funcionamiento por parte



Auditoría General de la Nación

del Estado. Esa es una opinión; obviamente que se podría comparar, fuera de contexto, con cualquier otra inversión que realiza el Estado y me vuelvo a suscribir a las decisiones estratégicas que tiene que tomar el Estado: si tiene línea de bandera y si la financia o si no la financiación. En ese sentido, siempre prefiero sostener una línea de bandera que, por ejemplo, patinarse la plata en el *carry trade* de los intereses de deuda en el periodo 2016-2019, pero son consideraciones de decisiones estratégicas en qué se invierten los recursos, porque también se pagan las deudas y los intereses que se toman para realizar bicicletas financieras en la Argentina.

Así que esa es mi opinión. Si alguno más quiere decir algo, y si no, ponemos a consideración el informe de los estados contables de Aerolíneas Argentinas.

Doctor Fernández.

Auditor General Fernández.- Quería nada más felicitar a la licenciada de la Rosa, porque el informe técnico es extraordinario.

En los temas políticos, yo soy un gran defensor, como acaba de decir usted, de Aerolíneas Argentinas y de todas las empresas del Estado que son bien manejadas. Siempre hay que hacer algunas correcciones, no estoy siempre en desacuerdo con usted en algunas cosas. En esta Casa también hay que hacer algunas tomas de decisiones. Hay que verse el ojo de uno también; vemos el ojo de los demás. No es así que un piloto vuela una vez por mes. Averigüe antes de hablar. Tiran esas cosas, entonces la gente queda con esa imagen. Yo creo que a usted, a Jujuy lo lleva Aerolíneas. Y creo que es una gran compañía. Podrá mejorar, pero yo quiero tener línea de bandera y estoy muy orgulloso, porque va de norte a sur y de oeste a este en toda la República Argentina. Lo vuelvo a decir, lo vuelvo a ratificar y estoy orgulloso de tener la empresa Aerolíneas Argentinas. Muchas gracias.

Sr. Presidente (Olmos).- Asentadas las opiniones políticas de los señores auditores generales, y a consideración el informe técnico sobre los estados contables, se vota.

-Se aprueba por unanimidad.

Sr. Presidente (Olmos).- Aprobado el informe técnico.

Punto 7º.- Sobre Tablas Comisión Administradora

Sr. Presidente (Olmos).- Continuamos.

Sra. Secretaria de Actuaciones Colegiadas (Salvatelli).- Gracias, Presidente.

El último tema del orden del día es el punto 7, que contiene los asuntos ingresados desde la Comisión Administradora. Están para consideración y también para tomar conocimiento en algún caso.



Auditoría General de la Nación

Sr. Presidente (Olmos).- Se ponen a consideración los expedientes elevados por la Comisión Administradora.

Se vota.

-Se aprueban por unanimidad los siguientes puntos.

7.1 Nota N° 951/2024-GAyF (240-CA): Ref. Proyecto de Disposición otorgamiento adicional Disposición N° 200/2015-AGN (Act. N° 172/2024-AGN).

7.2 Nota N° 969/2024-GAyF (242-CA): Ref. Proyecto de Disposición modificación Disposición N° 149/2022-AGN.

7.3 Nota N° 988/2024-GAyF (246-CA): Ref. Proyecto de Disposición prórroga licencia sin goce de haberes (artículo 31° del Anexo I de la Resolución N° 137/2011-AGN).

7.4 Nota N° 997/2024-GAyF (251-CA): Ref. Proyecto de Disposición modificación artículos 6° y 7° de la Disposición N° 81/2024-AGN.

7.5 Nota N° 1007/2024-GAyF (253-CA): Ref. Proyecto de Disposición estabilidad y promoción de grado agentes de planta permanente conforme lo establecido en la Resolución N° 171/2023-AGN.

7.6 Nota N° 995/2024-GAyF (255-CA): Ref. Proyecto de Resolución modificación Resolución N° 220/2012-AGN.

7.8 Nota N° 223/2024-SLyT (233-CA): Ref. Proyecto de Disposición Acceso a la Información Pública.

7.9 Nota N° 222/2024-SLyT (234-CA): Ref. Proyecto de Disposición Reglamento de Investigaciones Administrativas aplicable al personal de la AGN.

7.10 Nota N° 1028/2024-GAyF (266-CA): Ref. Proyecto de Disposición licencia sin goce de haberes (artículo 31° del Anexo I de la Resolución N° 137/2011-AGN).

7.11 Nota N° 1033/2024-GAyF (268-CA): Ref. Proyecto de Resolución modificación Anexo III de la Resolución N° 53/2022-AGN.

-Se toma conocimiento del punto:

7.7 Nota N° 1008/2024-GAyF (257-CA): Ref. Proyecto de Disposición Adenda N° 5 Convenio Interadministrativo entre la POLICÍA FEDERAL ARGENTINA y la AGN.



Auditoría General de la Nación

Próximas sesiones ordinarias del Colegio de Auditores Generales

Sr. Presidente (Olmos).- Si no tenemos más nada que considerar, vamos a concluir la sesión de hoy fijando como fecha para las próximas reuniones ordinarias del Colegio de Auditores Generales del mes de junio los días 5 y 27 de junio de 2024 a las 12:00 horas, en este recinto. Muchas gracias a todos.

-Es la hora 14.50.

