

**PRIVATIZACIÓN Y QUIEBRA DE AEROPERÚ:**  
**PÉRDIDA DE NUESTRA LÍNEA AEREA DE BANDERA**  
**(Resumen de Caso)**

**Sumilla**

*En el caso de la venta de la línea aérea de bandera, AEROPERÚ, se efectuó careciendo de los balances auditados, con anulaciones de subastas, importantes gastos del Estado para sanear la empresa y la posterior quiebra a manos de la administración foránea. Con este caso se ejemplifica la ineficacia de las instituciones del Estado para controlar el proceso de post-privatización. AEROPERÚ constituye un modelo plagado de irregularidades anunciando que los procesos subsiguientes arrojarían similares niveles de corrupción.*

*El proceso de Privatización de Aero Perú (1992-1993) se vio enrarecido por una suma de hechos que favorecieron los intereses privados. Se ha verificado el otorgamiento de beneficios irregulares al consorcio ganador de la buena pro, conformado por Aerovías de México, Serminco S.A y Dora Zapata de Papini. Dicho consorcio contó con la participación como “gestor de la venta” del señor Roberto Abusada Salah, el mismo que ostentaba una posición de privilegio, en su condición de asesor del ex ministro de Economía Jorge Camet Dickmann. Además, se han encontrado evidencias del incumplimiento de las bases y la modificación de los contratos que éstas contenían. En este contexto, es importante señalar que el contrato de la privatización fue modificado con el aval de los funcionarios del Estado, el que tuvo que asumir las contingencias que le correspondían a AeroPerú privatizada, con la consecuente pérdida de U\$\$ 3'109,415, en agravio del erario nacional.*

*A partir de Marzo de 1993, durante la administración privada de AeroPerú (que también contó con la presidencia de Abusada Salah) se propició la quiebra fraudulenta de la empresa, que gozó con la complacencia de los miembros de la Cepri AeroPerú, presidida por el señor Dante Matellini Burga y los representantes de la Corporación Nacional de Desarrollo (CONADE), Francisco Acosta Sánchez y César Morgan Alcalde, encargados de cautelar los intereses del Estado en la empresa privatizada. Entre los principales hechos que configuran la quiebra de la empresa, se encuentra la emisión de acciones por un importe mayor al que correspondía con la finalidad de ocultar las pérdidas ocasionadas por la gestión de los accionistas privados.*

*También se produjo desvíos de fondos de AeroPerú hacia la empresa matriz (Aero México) mediante mecanismos como la sobrevaloración del costo por alquiler de naves, mantenimiento y carga; y la subvaluación de ingresos por los servicios que la “Línea Aérea de Bandera” brindaba a sus filiales. Todos estos mecanismos denotan claros indicios de defraudación tributaria que SUNAT deberá investigar. Además, en 1998, ante la caótica situación económica de la empresa (que siguió presidida por Abusada Salah), la compañía Delta Airlines realizó un aporte de capital por U\$\$ 50 millones que*

*nunca ingresaron a la estructura económica de AeroPerú. Por el contrario, dicho dinero fue utilizado para pagar las deudas que tenían como principal destinatario a Aero México, quien se había comprometido a realizar un aporte de capital de U\$\$ 15 millones, que nunca efectuó. Finalmente, la dolosa administración de los accionistas privados terminó endeudando a AeroPerú con su empresa matriz, en detrimento de los intereses de los accionistas minoritarios representados por el Estado y los trabajadores, lo que ocasionó su posterior situación de insolvencia.*

*De acuerdo a las investigaciones realizadas, la Comisión Investigadores presentó las denuncias penales correspondientes por la eventual realización de los siguientes delitos:*

1. *DELITO CONTRA LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA - Colusión Ilegal*

*Presuntos Responsables:*

*Por la CEPRI AERO PERU: Dante Matellini Burga, Jesús Antonio Castilla Meza, Ángel Palomino Avilés.*

*Por la COPRI: Carlos Montoya Macedo,*

*Por CONADE: Francisco Acosta Sánchez, César Morgan Alcalde, José Perea Cáceres*

*Por los nuevos operadores: Javier Fernández Guerra, Carlos Fernández Suinaga, Oliver Stark Preuss, Enrique Norman Sparks, Roberto Abusada Salah*

2. *DELITO CONTRA LA FE PÚBLICA en la modalidad de Falsedad Ideológica en agravio del Estado y la Sociedad;*

*Presuntos Responsables:*

*Por CONADE: Francisco Acosta Sánchez y José Perea Cáceres*

*Por los operadores privados: ROBERTO ABUSADA SALAH – Presidente de Directorio.*

3. *DELITO CONTRA EL PATRIMONIO – FRAUDE EN LA ADMINISTRACIÓN DE PERSONA JURÍDICA en la modalidad de administración desleal en agravio del Estado y demás accionistas de la Empresa de Transporte Aéreo del Perú S.A. – AEROPERU S.A.*

*Presuntos Responsables: Alejandro Gómez Montoy, Roberto Loayza y Roberto Abusada Salah y otros.*

## **BREVE DESCRIPCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

La Empresa de Aviación AEROPERU fue privatizada en subasta pública el 16 de enero de 1993, valorizando sus activos en US\$ 41 millones de dólares.

Sin embargo, sólo en el saneamiento de las deudas, el Estado tuvo que pagar más de S/ 35 millones de soles. Además, con la quiebra de la empresa se perdieron el 20% de acciones que pertenecían al Estado luego de la privatización, valorizadas en US\$ 6'767,023.

Por su parte, más de dos mil trabajadores que dependían directamente de la empresa perdieron sus puestos de trabajo y las acciones de la empresa que les pertenecían (7,15%) valorizadas en US\$ 2'515,221. Lo más grave de todo, el Perú perdió su línea aérea de bandera y se debilitó seriamente su presencia en la actividad aerocomercial internacional.

### **Situación antes de la venta**

Fundada en 1973 para actividades de transporte aerocomercial y al fomento del turismo internacional receptivo; a principios de los 90's, AEROPERU confrontaba un caos administrativo, económico y financiero con pérdidas de más de US\$ 2 millones mensuales, producto de la mala gestión administrativa.

A pesar de ello, tenía un gran potencial ya que en su calidad de línea aérea de bandera, podía usufructuar preferentemente las rutas obtenidas por el país en diversos Convenios Bilaterales. Ante esta difícil situación, en el marco de las normas legales para la promoción de la inversión privada, la salida más razonable era la liquidación de la Empresa, la venta de los activos por parte del Estado y la licitación para concesionar las rutas. Así lo recomendaban diversos especialistas. No fue esa la decisión adoptada. Por el contrario, se optó por una venta apresurada de la empresa en medio de un proceso en el cual diversos funcionarios de la COPRI, el CEPRI AEROPERU y la Corporación Nacional de Desarrollo – CONADE, cometieron innumerables irregularidades.

### **Determinación del Precio Base y la venta**

En 1992, la Consultora Hansem & Holm determinó que el valor aproximado de la Empresa estaba entre los 45 y 55 millones de dólares. Los activos físicos estaba valorizados en US\$ 25 millones de dólares y las rutas valían entre US\$ 20 y US\$ 30 millones de dólares. El precio base fijado por la COPRI y la CEPRI para la primera subasta en diciembre de 1992, fue de casi la mitad: US\$ 27 millones y medio de dólares.

El precio estaba tan mal calculado, que tuvo que ser reajustado para la segunda subasta en enero de 1993 a 41 millones de dólares. Y la empresa se vendió sin tener siquiera en orden los Balances contables, los cuales recién se entregaron tres años después, en 1996. Las personas que dirigieron este proceso fueron, entre otros, al Contralmirante AP (r) Dante Matellini Burga, presidente del Cepri, y al Sr. Carlos Montoya Macedo, Director Ejecutivo de la COPRI, funcionario pagado por el Banco Mundial para dirigir las privatizaciones en el Perú .

Estos funcionarios se habrían coludido con los nuevos operadores privados: el Consorcio Aerovías de México para modificar ilegalmente las condiciones del Contrato de Venta después

de realizada la subasta, para que el Estado asumiera cualquier obligación o contingencia que pudiera aparecer en los 5 años siguientes. En este caso, las bases señalaban sólo las deudas tributarias y por un plazo de 4 años. El contrato fue firmado por el Sr. Francisco Acosta Sánchez como representante de CONADE, quien también fue miembro del Tribunal Constitucional. Cuando en 1996, se realizó el ajuste del precio, se “olvidaron” de cobrar a los accionistas privados más de un millón y medio de dólares por diversos conceptos, e incluyeron como gastos otra suma similar. Conclusión: terminaron perjudicando al Estado en más de tres millones de dólares.

Una de las personas que participó activamente en el proceso fue el Sr. Roberto Abusada Salah quien, actuó como postor en la privatización de AEROPERU, representando a Aeroméxico tanto en la primera como en la segunda subasta. El 9 de enero de 1993, cuando fue nombrado Asesor del Ministro de Economía, Jorge Camet Dickman; seguía siendo representante de los postores mexicanos, posición a la que renuncia recién el 13 de enero (tres días antes de la subasta) y a través de un fax remitido desde la sede del FMI donde se encontraba acompañando al Ministro de Economía, miembro también de la COPRI. .

Años después, ya como Presidente del Directorio de AEROPERU, en 1996, en complicidad con los funcionarios de CONADE, realizó una capitalización fraudulenta por más de 70 millones de soles; con el único propósito de aumentar artificialmente el patrimonio de la empresa que estaba siendo irregularmente manejada a favor de los operadores privados.

AEROPERU fue privatizada con el supuesto objetivo de sanearla, modernizarla, generar empleo y mejorar la actividad aerocomercial en el país. Cuando se entregó a manos privadas, tenía un patrimonio deficitario de US\$ 2'832,000. Cuatro años después, ya privatizada, el patrimonio negativo de la empresa era de US\$ 132'399,000. Sesenta y seis veces más.

### **La post-Privatización y los malos manejos en la empresa**

Mientras la administración privada usufructuaba las rutas como Línea Aérea de Bandera, desviaba los ingresos de la empresa a otras compañías vinculadas a Aerovías de México. Por ejemplo en 1993 Aeroperú alquiló tres aeronaves por US\$ 60 mil mensuales, obteniendo con ello una opción de compra de dichas naves después de tres años a cambio de un pago de US\$ 10.

Sin embargo, en marzo de 1997, cedieron los derechos que AEROPERU tenía sobre las tres aeronaves que había pagado a través de un alquiler-venta a una empresa que compraron en Las Islas Vírgenes: Richland Comercial Ltda., que poco después le arrendó las aeronaves a AEROPERU, por US\$ 84 millones, es decir, US\$ 24 millones más de lo que AEROPERU pagó por el alquiler-venta de esos mismos aviones. Un mes después, Richland Com. vende las naves a Pacific Aviation Holding Co. Esta empresa arrendó las mismas naves a AEROPERU, ésta vez por US\$ 104 millones mensuales. Esta operación se hizo además con el propósito de no pagar los aranceles e impuestos que correspondían por el internamiento definitivo de los aviones.

Así, bajo la Presidencia del Sr. Roberto Abusada Salah, se fue reduciendo el patrimonio de la empresa a menos de su tercera parte, hasta ocasionar su situación de absoluta insolvencia. Para eso, sobrevaloraron alquileres de aeronaves, mantenimiento, carga, capacitación, y otros proporcionados por Aerovías de México y empresas afiliadas; subvaloraron los ingresos que AEROPERU les brindaba a ellos para no registrar utilidades; o finalmente, incluían deudas sin sustentación alguna a Mexicana de Aviación, Aerovías de México y SERVIRAMPA hasta por más US\$ 53 millones. Todo esto refleja el favorecimiento ilícito a los accionistas mayoritarios en perjuicio de los accionistas minoritarios, con la complicidad de los funcionarios de CONADE, que estaban en el Directorio para representar los intereses del Estado.

La mayoría de estas irregularidades fueron conocidas durante la década anterior, sin embargo, es evidente que existió inacción de la Contraloría General de la República y de la Dirección de Transporte Aéreo del Ministerio de Transportes, permitiendo la impunidad de los responsables del grave perjuicio para el país.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.