



CONTESTA VISTA. SOLICITA EXTRACCIÓN DE TESTIMONIOS

Señores jueces:

DIEGO S. LUCIANI, fiscal general titular de la Fiscalía General N° 1 ante los Tribunales Orales en lo Criminal Federal de la Capital Federal, en la causa CFP N° [REDACTED]/2019, caratulada “*Barone, Leonardo Luis s/ defraudación contra la Administración Pública y Falsificación Documento Privado*”, del registro del Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2, me presento y respetuosamente manifiesto:

Vengo por el presente a contestar la vista que se me confirió vía notificación electrónica respecto del planteo formulado por la defensa técnica de Leonardo Barone, en cuanto **solicitó la extinción de la acción penal por aplicación del instituto de la conciliación**, conforme surge del art. 34 del CPPF en función del art. 59, inciso 6° del CP.

Antes de analizar la cuestión planteada, se realizará un análisis pormenorizado de las presentes actuaciones.

Veamos.

I. RELACIÓN CIRCUNSTANCIADA DE LOS HECHOS

Surge de la presente pesquisa y de la requisitoria de elevación a juicio que Leonardo Luis Barone, en su carácter de apoderado de la empresa GLOBAL JET AVIATION SA, defraudó a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) en la suma de \$ 5.580.442, para lo cual usó documentos privados falsos, precisamente pólizas de seguro de caución que simulaban ser emitidas por la aseguradora ZURICH ARGENTINA COMPAÑÍA DE SEGUROS SA y que se presentaron en el expediente CUDAP:EXPANC: [REDACTED]/2016, en cuyo marco la sociedad mencionada resultaba adjudicataria de la licitación pública 4/2013.

En efecto, se presentaron las pólizas falsas con números [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] y cuyos importes nominales eran \$ 798.244, \$ 2.394.765 y \$ 1.193.711,07, respectivamente. Luego se presentó la número [REDACTED], también por \$ 1.193.711,07. Con ello, se habría tornado ilusorio el derecho del organismo estatal de ser indemnizado mediante las supuestas sumas de dinero caucionadas, al constituirse estas como garantía de cumplimiento de contrato en los términos del art. 23 del pliego de bases y condiciones concernientes a dicha licitación.

A continuación, en el punto II. 3. y 4., explicaremos pormenorizadamente cómo fueron los hechos desde el origen de la licitación y sobre las reuniones previas a la convocatoria del llamado a licitación hasta la ejecución y sus

posteriores incumplimientos que llevaron a la rescisión del contrato por culpa de Global Jet Aviation SA.

II. SOBRE LAS IRREGULARIDADES ADVERTIDAS EN EL EXPEDIENTE

1. OBJETO

Luego de compulsar toda la documentación y el presente expediente en esta etapa de juicio, se pudo verificar que no solo obra en autos la maniobra desplegada por Barone en cuanto a la presentación de las pólizas de seguro de caución apócrifas, sino que también se detectaron hechos y conductas que no fueron objeto de estudio durante la instrucción de la causa y que ameritan realizar una profunda investigación en torno a la posible comisión de delitos de acción pública por parte de los funcionarios de la ANAC y particulares que participaron en la maniobra.

En razón de ello, pondré de manifiesto cada una de las inconsistencias e irregularidades que hemos podido verificar. Veamos:

2. SOBRE EL MARCO LEGAL APLICABLE Y LOS PRINCIPIOS QUE RIGEN LAS LICITACIONES PÚBLICAS

Los hechos que describo se llevaron a cabo en el marco de un proceso licitatorio que se rigió por el régimen de contrataciones de la Administración nacional establecido en el Decreto 1023/2001, reglamentado por el Decreto 893/2012.

Recordemos que los principios generales a los que debe ajustarse la gestión de las contrataciones, teniendo en cuenta la particularidad de cada una de ellas, son los establecidos en el art. 3 del Decreto 1023/01, esto es:

- a) ***Razonabilidad del proyecto y eficiencia de la contratación*** para cumplir con el interés público comprometido y con el resultado esperado.
- b) ***Promoción de la concurrencia de interesados y de la competencia*** entre oferentes.
- c) ***Transparencia en los procedimientos.***
- d) ***Publicidad y difusión*** de las actuaciones.
- e) ***Responsabilidad de los agentes y funcionarios públicos*** que autoricen, aprueben o gestionen las contrataciones.
- f) ***Igualdad de tratamiento para interesados y para oferentes.***

Desde el inicio de las actuaciones hasta la finalización de la ejecución del contrato, toda cuestión vinculada con la contratación debe interpretarse sobre la base de una rigurosa observancia de esos principios.



3. SOBRE LAS PARTES EN LA CONTRATACIÓN

3.1 LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC)

Los hechos de la causa se desarrollan en el ámbito de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), organismo que **convocó y adjudicó una licitación para la adquisición de diez aeronaves** para instrucción básica y deportiva.

Vale aclarar que la ANAC es un organismo creado por DNU en 2007.

En efecto, la ANAC se creó por medio del Decreto de Necesidad y Urgencia 239/2007, del 15/3/2007 (declarado válido por la Cámara de Diputados de la Nación el 19/12/2007 y por la Cámara de Senadores de la Nación el 22/10/2008), en el ámbito de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Así, se inició el proceso de transferencia a la ANAC de las misiones y funciones inherentes a la aviación civil que correspondían al Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina –dependiente del Ministerio de Defensa–, al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) –organismo descentralizado en el ámbito de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios– y a la Secretaría de Transporte del citado Ministerio.

Posteriormente, mediante el Decreto 1770/2007, del 29/11/2007, se completó el proceso de transferencia de funciones. En concreto, se dispuso que el administrador nacional de Aviación Civil sería designado por el Poder Ejecutivo Nacional y se estableció que los recursos de la ANAC serían los siguientes: 1) las tasas vinculadas a la aviación civil que, conforme a la normativa vigente, debían ser percibidas por el Comando de Regiones Aéreas y la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial; 2) los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos; 3) los recursos del Tesoro nacional, y 4) los demás fondos, bienes o recursos que le fueran asignados en virtud de las leyes y reglamentaciones aplicables.

En el momento de los hechos a los que haré referencia, la Administración Nacional de la Aviación Civil estaba a cargo del **Dr. Alejandro Agustín Granados**, el Ministerio de Planificación Federal estaba a cargo del **arquitecto Julio De Vido** y la Secretaría de Transporte estaba a cargo de **Alejandro Ramos**, cuya asunción en ese cargo es contemporánea a los hechos de esta causa.

3.2 GLOBAL JET AVIATION SA

Se trata de la sociedad que ganó la licitación a la que haré referencia.

Es importante destacar dentro del contexto de la maniobra que esta empresa fue **constituida el 23/4/2012**, esto es, **poco antes de que se dieran los primeros**

pasos para el llamado a la licitación, lo cual no puede interpretarse como un dato aleatorio.

Ciertamente, de acuerdo a lo que surge de las facturas emitidas, **inició sus actividades el 1º/8/2013**, es decir, **un día antes de la fecha de apertura de sobres de la licitación.**

En su objeto social está incluida la compra y venta de aeronaves. El **capital social fue de \$ 30.000** y, en el momento de su constitución, los socios integraron solamente el 25 % de ese capital social.

Los socios fundadores fueron **R. E. L.** (fallecido el 11/2/2015) y **C.D.V.**. El órgano de administración estuvo integrado por **L.(presidente)** y **E. S. (director suplente)**.

Luego de analizar la documentación en profundidad, estamos en condiciones de afirmar que quienes estaban detrás de esta sociedad y serían los verdaderos dueños de esa empresa son **Leonardo Luis BARONE y M.D.L.**

En efecto, conforme surge del expediente de licitación, cuando **Global Jet Aviation SA** descargó el pliego de la licitación, no se proporcionó ni un *e-mail* institucional de Global ni un *e-mail* de ninguno de sus dos socios. Como *e-mail* de contacto se proporcionó uno que sería de otra empresa de M. D. L. y otro que sería un *e-mail* personal de este.

En cuanto a los dos socios fundadores, debemos destacar que **L. era en realidad el suegro de M. D. L.** (casado con P. L., <https://www.facebook.com/██████████>), quien tuvo una intervención inicial en la licitación –más concretamente, en la etapa de presentación de la oferta– porque era quien había sido designado presidente de la empresa. Pero del análisis del expediente licitatorio surge que, más allá de esa intervención inicial, el **rol activo en representación de Global habría estado en cabeza de Barone.**

En cuanto al otro socio fundador, **V.**, este declaró que **su participación fue al solo fin de conformar el estatuto social** y que poco tiempo después transfirió sus acciones a **E. C. S.** empleado de una de las empresas de Barone y D. L. (ver indagatoria y descargo de V. del 2/11/22).

S., por su parte, manifestó que primero fue designado como director suplente para el 23/4/2012 y que el 23/8/2013 le compró las acciones a V., pero que **no participaba en la toma de decisiones de la empresa.** Esto surge de la propia presentación que acompañó S. al prestar declaración indagatoria el 2/11/2022.

Barone y D. L. no eran, al menos al principio de la vida social, accionistas ni integrantes del directorio de Global Jet Aviation SA. No obstante, serían los **verdaderos administradores “de hecho”.**




Ambos tenían amplísimas facultades, que les fueron otorgadas por el suegro de uno de ellos (L.), mediante un poder general glosado a fs. 336/41 del expediente de licitación.


Este poder tuvo gran relevancia para los hechos que voy a denunciar porque les permitió a Barone y a D. L. comportarse como verdaderos dueños de la sociedad desde su constitución, más allá de que fue mucho tiempo después cuando adquirieron el carácter de accionistas.

3.3 SOBRE PROYECTO PETREL SA

Esta empresa fue creada especialmente para concretar una iniciativa del ITBA (Instituto Tecnológico de Buenos Aires) cuyo objetivo era diseñar, desarrollar, construir y certificar un avión ligero para escuelas de vuelo, aeroclubes y aviación deportiva.

Del folleto aportado por Global Jet Aviation SA en el momento de presentar su oferta surge la siguiente información (ver fs. 256, 258 y 261):





a las autoridades de esa Universidad la inquietud para diseñar y construir un avión. Tratado este tema a nivel académico, técnico y empresarial se llegó a la conclusión de la factibilidad y conveniencia de encarar un "Joint Venture" para la dirección del proyecto y el soporte económico del mismo a efectos de diseñar, desarrollar, construir y certificar un avión ligero bajo las normas **CS-VLA (USA) o JAR-VLA (UE)**.

Este tipo de emprendimiento, ya ha sido utilizado como modelo con éxito en otras experiencias similares nacionales e internacionales encaradas por el **ITBA** ("bugy arenero", velero deportivo, etc).

Para concretar esta iniciativa, el **ITBA** firmó un convenio para el desarrollo y certificación del **Petrel 912i** con la Empresa **Proyecto Petrel S.A.** formada especialmente a tal efecto

Folleto de Información
Petrelado N° 256

Constituimos un grupo de ingenieros aeronáuticos, pilotos y empresarios privados, todos con vasta experiencia en nuestras respectivas actividades que habiendo estudiado los nuevos nichos del mercado aeronáutico detectados y las capacidades de la Argentina, decidimos asociarnos para encarar el desarrollo y certificación de un avión liviano bajo norma internacionales **(CS-VLA / JAR-VLA)**.

A estos fines, durante el año 2005 formamos la Sociedad Anónima **PROYECTO PETREL** cuyo objeto estatutario es "Operar en el campo del diseño, certificación, producción, comercialización y mantenimiento de aeronaves.

Presentada la idea para encarar el desarrollo de una aeronave a distintas universidades, seleccionamos al **Instituto Tecnológico de Buenos Aires** por su nivel de excelencia y las condiciones de asociación ofrecidas.

M. G. G. G.

Por su parte **Proyecto Petrel S.A.** asumió la responsabilidad de proveer al proyecto de los recursos económicos necesarios y la dirección técnica del mismo, como también la construcción del avión N° 0001 de serie y obtener ante la **Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA)** el certificado tipo del modelo **Petrel 9121**.

Como quedó dicho, la **Empresa** asumió la responsabilidad de certificar bajo las Normas **CS-VLA / JAR - VLA** la aeronave producida y la creación y certificación de la documentación correspondiente para lo cual mantuvimos una estrecha coordinación con la **DNA**.

El convenio firmado ha permitido que alumnos del **ITBA** tomen parte en forma activa en un proyecto único de avanzada en el país, participando en el diseño de un avión mediante procesos informatizados de última generación y su certificación bajo normas aeronáuticas internacionales.

Las patentes que se registren a partir del presente proyecto serán propiedad del **ITBA** y el Certificado Tipo de la aeronave, su producción y comercialización corresponderán a **Proyecto Petrel S.A.**

Un dato que debemos mensurar es que Proyecto Petrel se encuentra actualmente en concurso preventivo. Dado que ese proceso es de acceso público en el Sistema de Gestión Judicial del Poder Judicial de la Nación (LEX 100), esta Fiscalía lo ha consultado.

De dichas actuaciones resulta que, a la fecha de presentación en concurso –diciembre de 2021–, llevaba fabricados 15 aviones y tenía 3 aviones en construcción. Además, surge que **la empresa se manejaba en forma casi artesanal y a poca escala** y que no tenía máquinas especiales para fabricar los aviones, ya que la producción era pequeña y artesanal.

A la fecha de presentación en concurso, tenía un solo empleado.

Se explicó que el proceso necesario para conseguir un certificado “tipo” de una aeronave que extiende la ANAC lleva tres años, pues se incluyen el diseño, las correcciones, las pruebas estáticas y dinámicas, la campaña de ensayos de vuelo, las correcciones al diseño y una serie de procedimientos técnicos vigilados por una norma internacional que le permitiría a Petrel ser reconocido por cualquier país para poder volar en dicho territorio, algo que aún no se logró.

En dicho concurso, Proyecto Petrel explicó que *“...la empresa en 2017 no tenía casi movimiento y los aviones que fabricó en 2014, 2015 y 2016 fueron entregados a la ANAC en razón de un contrato de venta por 10 aviones (año 2014) respecto del cual se entregaron solamente 4 durante el año 2015 y recibiendo fondos por esa operación \$ ‘8.00.000’ por la mitad o menos...”* (sic).

Destaco esto porque queda claro que se trataba de una empresa que recién se estaba iniciando en su actividad y, además, porque el mismo Petrel está mencionando que **entregó los aviones a ANAC y no a Global Jet Aviation SA.**

Es dable resaltar la relevancia que para la vida de la empresa tenía la ANAC. La esencia de una empresa –el elemento fundamental de su actividad– es su “certificado tipo”. Este es un certificado extendido por ANAC que se mantiene vigente hasta que sea cancelado, suspendido o revocado o hasta que el director de Aeronavegabilidad establezca otra fecha de terminación.



Por otro lado, a partir de consultar el expediente laboral “*B. W. A. c/ A. E. J. B. y otros s/ despido*” del Juzgado del Trabajo [REDACTED] –al cual se puede acceder también por el sistema Lex 100–, pudimos corroborar que uno de los allí demandados es Proyecto Petrel SA.

En dicho juicio laboral, **Proyecto Petrel**, al contestar la demanda, explicó **que hasta 2014 solamente habían construido un avión prototipo**.

De allí surge que, “...*recién en el año 2014, que producto de un proceso licitatorio, se le encarga a PETREL, la construcción de 10 aviones. Para la construcción de los mismos se encargó la realización de ciertas partes de la aeronave a distintos contratistas, y el resto de los trabajos y el ensamblado fue realizado por personal propio. Esta progresiva puesta en marcha llevó a la empresa a que en el mes de febrero de 2016 inaugure su planta en la [REDACTED], Provincia de Buenos Aires...*”.

Asimismo, aseguraron que, a partir de 2014 y antes de la inauguración de esa planta, Petrel comenzó con la fabricación de sus aviones en un galpón ubicado en la calle [REDACTED] y que, debido a la necesidad de guardar y probar los aviones, alquiló otro espacio en uno de los hangares del aeroclub de Gral. Rodríguez, en el que operaban también otras empresas.

Todas estas manifestaciones expuestas por la empresa Proyecto Petrel tanto en el trámite del concurso preventivo como en el juicio laboral nos llevan a concluir –lo adelanto desde ya– que, **cuando la ANAC adjudicó a Global Jet Aviation SA la licitación para que proveyera aviones fabricados por Proyecto Petrel, esta última aún no habría fabricado ningún ejemplar, sino que solamente tendría construido un prototipo**, es decir, “un ejemplar original o primer molde en que se fabrica una figura u otra cosa” (*Diccionario de la Real Academia Española*).

Finalmente, del informe general elaborado por el síndico en el concurso preventivo surge que **Proyecto Petrel SA** carece de una estructura administrativa propia, dada la limitada envergadura de su actividad.

4. SOBRE LA LICITACIÓN

4.1. LA INSTRUCCIÓN DEL ADMINISTRADOR GRANADOS (Resolución 474 del 17/7/2012. Expte. [REDACTED] /2012)

El 17/7/2012, en virtud de las facultades otorgadas por el Decreto 1770/2007, el administrador nacional de Aviación Civil **Dr. Alejandro Granados** instruyó a la Unidad de Planificación y Control de Gestión (UPyCG) de la ANAC que, en el plazo de noventa días, elaborara el **Programa Nacional de Fomento a la Aviación Civil Argentina** sobre la base de los lineamientos obrantes en un anexo que forma parte de esa resolución.

En la misma resolución, se designó al **Dr. Rómulo Chiesa** y al **Cdor. Marcelo Couvin** para que participaran junto a la UPyCG en el diseño del referido programa y se instruyó a la UPyCG que invitara a todos los representantes de las distintas actividades de la aeronáutica civil argentina a trabajar conjuntamente con la ANAC en el diseño del programa.

4.2. EL CONVENIO MARCO DE ASISTENCIA RECÍPROCA DEL 28/9/2012

El **28/9/2012**, se firmó un convenio marco de asistencia recíproca entre FADeA y ANAC (fs. 21 de la licitación).

4.3. EL CONVENIO ESPECÍFICO N° 1 ENTRE LA ANAC Y FADeA DEL 13/12/2012

Se trata de un convenio celebrado entre la ANAC –representada por el Administrador Nacional Dr. Alejandro Agustín Granados– y la Fábrica Argentina de Aviones Brig. San Martín SA (FADeA) –representada por el presidente del directorio Dr. R. A.– (fs. 20/23 de la licitación).

El objeto del convenio fue contribuir a la definición de las especificaciones técnicas para el **diseño y/o adquisición de un modelo de aeronave para instrucción básica y deportiva**, e indicaba las características mínimas que se debían respetar.

4.4. NOTA DE LA FEDERACIÓN ARGENTINA DE AEROCLUBES DEL 21/2/2013

El 21/2/2013, la Federación Argentina de Aeroclubes envió una nota al director Rómulo Chiesa –a cargo de la Dirección Legal, Técnica y Administrativa de la ANAC– (fs. 72). A pesar de la fecha de la nota, esta no fue agregada en el inicio del expediente, sino cuando se dio intervención a la Dirección de Asuntos Jurídicos.

Mediante esta nota, se señaló la antigüedad de las aeronaves de los aeroclubes, y la necesidad de renovarlas.

4.5. SOBRE LA REUNIÓN DEL 20/3/2013

Se hizo referencia a esta reunión a fs. 6 del expediente de licitación.

Allí se indicó lo siguiente:



Posteriormente, con fecha 20 de marzo de 2013, se llevó a cabo en la ANAC una reunión con los principales referentes de la industria para discutir las distintas alternativas y posibilidades para su reactivación. También se discutió, por su vinculación, las alternativas y caminos a seguir para la modernización del parque aeronáutico.

Participaron de dicha reunión representantes de FADEA, CADEA, FADA, CÍCARÉ, LAVIASA, **PETREL**, ANAC, PlaneARG y AEROBOERO entre otros, haciendo de moderador de la reunión la Dirección de Aeronáutica de Mendoza y el Dr. Broglia.

Luego de un debate muy enriquecedor sobre las distintas alternativas, ventajas, desventajas y posibilidades para resolver los temas planteados referidos a la reactivación de la industria y modernización del parque aeronáutico, se llegó a la conclusión de que la adquisición por parte de la ANAC de aeronaves como medida de inicio o detonadora de la reactivación pretendida y el fortalecimiento de la industria nacional podía ser muy bien recibida por el sector.

Como puede observarse, uno de los participantes de la reunión fue Petrel, que como dijimos, no tenía la estructura suficiente para erigirse como uno de “*los principales referentes de la industria*” y, para ese momento, si bien **Global Jet Aviation SA** había sido constituida, ni siquiera había sido inscripta en la Inspección General de Justicia (IGJ).

4.6. EL PRESUPUESTO DE PROYECTO PETREL SA

Poco después de la referida reunión del 20/3/2013 en la que se había considerado la adquisición de aeronaves por parte de la ANAC, el 26/3/2013, **Proyecto Petrel SA, representada por F. J.C. L., presentó una nota dirigida al administrador nacional Alejandro Granados en la que detalló las características de su aeronave modelo Petrel 912i y realizó un presupuesto para una producción de 10 aeronaves.**

En la nota, **Proyecto Petrel no realizó advertencia alguna acerca de la existencia de un distribuidor habilitado para la comercialización;** simplemente presentó el presupuesto (fs. 13).

Cabe destacar que, si bien **Proyecto Petrel participó de la reunión y presentó el presupuesto,** cuando finalmente la ANAC llamó a licitación, se enviaron invitaciones a distintas empresas del rubro, pero esta empresa **no fue invitada directamente como las demás, mediante correo electrónico.**

Esta es una **alerta de direccionamiento,** si se tiene en cuenta que sería la **única empresa en el país que tenía certificado el producto que la ANAC estaba buscando adquirir,** y que, finalmente, los aviones que integraron la oferta ganadora (Global Jet Aviation SA) fueron los de Proyecto Petrel.

4.7. INICIO DE LA LICITACIÓN (LA NOTA DGLTyA 81/2013 del 16/4/2013. Expte. S01:0059272/2013)

Al iniciarse el proceso licitatorio, Global Jet Aviation SA aún no estaba inscrita en la IGJ.

El expediente de licitación empezó con una nota del director General Legal, Técnico y Administrativo de la ANAC **Dr. Rómulo Chiesa** dirigida al director de Compras y Administración de Bienes Federico Schuller, en la que hizo referencia a la existencia de un Programa Nacional de Fomento a la Aviación Civil creado mediante resolución ANAC 474/2012.

En el marco de ese programa, se decidió invitar a la Unidad de Planificación y Control de Gestión para que, a su vez, invitara a todos los representantes de las distintas actividades de la aeronáutica civil argentina a trabajar conjuntamente con la ANAC en el diseño de programa.

En la misma nota a la que vengo haciendo referencia se indicó que uno de los lineamientos del programa tiene que ver con la reactivación de la industria aeronáutica, y que otro de los lineamientos tiene que ver con la modernización del parque aeronáutico argentino; todo ello en virtud del relevamiento de necesidades insatisfechas del sistema por los últimos 30 años, aproximadamente.

Se mencionó en la nota la **reunión del 20/3/2013 aludida** entre los principales referentes de la industria para discutir las distintas alternativas y posibilidades para su reactivación. También se discutieron las alternativas y caminos a seguir para la modernización del parque aeronáutico. Se indicó en la nota que la adquisición de aeronaves por parte de la ANAC sería una señal inequívoca para la generación de puestos de trabajo genuino y de nuevos desarrollos tecnológicos, y una herramienta fundamental de conexión de los distintos pueblos y ciudades de la República Argentina.

Se señaló que, elevados los resultados, el administrador de la ANAC ordenó iniciar el requerimiento que motivó la iniciación del expediente administrativo.

Además, la ANAC celebró un convenio marco y un convenio específico con FADEA, cuyo objetivo es la definición de las especificaciones técnicas para el diseño y/o adquisición de un modelo de aeronave para instrucción básica y deportiva.

Allí, se informó que **Proyecto Petrel SA presentó las características de su avión certificado que estaba en condiciones de producir en escala.**

La nota –del 26/3/2013– está agregada a fs. 13 y contiene una cotización sin IVA de USD 120.000 por aeronave y de USD 11.000 por paracaídas balístico opcional firmada por F. J.C. L., como presidente de Proyecto Petrel SA.

Lo llamativo es que se trata de la **única empresa que se mencionó en tal sentido y, como señalé, más allá de la publicación de edictos, no fue invitada a presentar ofertas, como se hizo con otras empresas.**



Por todo ello, indicó que, siguiendo expresas instrucciones del administrador, el director consideraba necesario y oportuno adquirir aeronaves para la instrucción básica de pilotos.

Se adjuntaron a la nota la solicitud de gasto y un borrador de las **especificaciones técnicas** para la confección del pliego licitatorio, de modo tal que sus características fueran aprobadas por la Dirección Nacional de Seguridad Operacional.

En realidad, el borrador que se acompañó a la nota excede la materia de las especificaciones técnicas. En efecto, conforme surge de fs. 9/12, el borrador incluye, además, cuál sería el criterio para la evaluación de las ofertas para la adquisición de 10 aviones, la forma de pago, la forma y el plazo de entrega, entre otras cuestiones.

Ciertamente, se observa que la forma de pago sugerida fue la siguiente:

- 30 % al momento del perfeccionamiento del contrato, lo cual implica un **anticipo financiero sumamente beneficioso para el contratista**.
- 30 % contra la entrega de las primeras cuatro unidades,
- 20 % contra la entrega de las seis unidades restantes,
- 10 % al año de la entrega de cada aeronave o al cumplimiento de la garantía de cada aeronave, lo que sucediera primero
- y el 10 % restante contra la certificación de la fábrica.

Obsérvese que, de acuerdo a los términos de ese borrador, la contratación implicaría que, al entregarse el 40 % de los aviones, se encontrara abonado el 60 % del precio.

Una cuestión insoslayable: según esas especificaciones, quedarían 6 aviones pendientes de entrega; así, habría poco incentivo para hacerlo porque el cumplimiento importaría el cobro de tan solo el 20 % del precio.

4.8. SOBRE EL PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES

El pliego de bases y condiciones se encuentra agregado a partir de fs. 39.

Antes de referirme a sus términos, resulta útil tener en cuenta el marco legal aplicable.

El **art. 32 del Decreto 1023/2001** establece que la convocatoria a presentar ofertas en las licitaciones y concursos públicos que no se realizan en formato digital deberá realizarse mediante la publicación de avisos en el órgano oficial de publicación de los actos de gobierno por el término de **dos días con un mínimo de veinte días corridos de antelación a la fecha fijada para la apertura**, computados a partir del día siguiente a la última publicación.

En los casos de contrataciones que, por su importancia, complejidad u otras características, lo hagan necesario, deberán ampliarse los plazos de antelación fijados, en las condiciones que determine la reglamentación. Establece la norma también la obligación de difundir el llamado por internet.

A su vez, el **art. 49 del Decreto Reglamentario 893/12** establece que, durante el término de publicación de la convocatoria en el órgano oficial de publicación de los actos de gobierno, se deberán enviar comunicaciones a las asociaciones que nuclean a los proveedores, productores, fabricantes y comerciantes del rubro y a las asociaciones del lugar donde deban efectuarse las provisiones, para su difusión entre los interesados.

Asimismo, establece que, durante el término de publicación de la convocatoria en el órgano oficial de publicación de los actos de gobierno, se deberán enviar invitaciones a, por lo menos, cinco proveedores del rubro.

El **art. 4 punto 9 inc. B)** establece que con la oferta se debe presentar una declaración jurada del resultado de su **balanza comercial en el último ejercicio** y de la proyectada para el ejercicio corriente. Lo mismo establece el **art. 8 punto g inc. 9**.

El **art. 23** establece que el adjudicatario deberá constituir una **garantía de cumplimiento del contrato por el 10 % del valor total de la adjudicación**.

El **art. 30** establece que la **extensión del plazo de cumplimiento de la prestación solo será admisible cuando existan causas debidamente justificadas** y las necesidades de la ANAC admitan la satisfacción de la prestación fuera de término. La **solicitud deberá hacerse antes del vencimiento del plazo de cumplimiento de la prestación**, exponiendo los motivos de la demora y, de resultar admisible, deberá ser aceptada por la Comisión de Recepción. No obstante la aceptación, corresponderá la **aplicación de la multa por mora en la entrega**, de acuerdo a lo previsto en el **inciso c) del artículo 126 del reglamento aprobado por el Decreto N° 893/12**.

Asimismo, en aquellos casos en que sin realizar el procedimiento establecido en el presente artículo el cocontratante realice la prestación fuera de plazo y el organismo contratante la acepte por aplicación del principio de continuidad del contrato, **también corresponderá la aplicación de la multa por mora en el cumplimiento**, a los fines de preservar el **principio de igualdad de tratamiento entre los interesados**.

El **art. 31** establece que las penalidades previstas en el pliego no serán aplicadas cuando el incumplimiento de la obligación provenga de **caso fortuito o de fuerza mayor, debidamente documentado por el interesado** y aceptado por la jurisdicción o entidad contratante, o de actos o incumplimientos de autoridades públicas nacionales o de la contraparte pública, de tal **gravedad que coloquen al cocontratante en una situación de razonable imposibilidad de cumplimiento de sus obligaciones**.

La existencia de **caso fortuito o de fuerza mayor** deberá ser puesta en conocimiento de la **jurisdicción o entidad contratante dentro de los 10 días de**



producido o desde que cesen sus efectos. Transcurrido dicho plazo no podrán invocarse el caso fortuito o la fuerza mayor.

En el pliego de especificaciones técnicas (art. 14) se estableció también que 4 aeronaves debían ser entregadas durante el año 2013 y las 6 restantes, en el plazo de un año de adjudicada la licitación (fs. 57).

4.9. LA INSCRIPCIÓN DE GLOBAL JET AVIATION SA EN LA INSPECCIÓN GENERAL DE JUSTICIA Y LA AUTORIZACIÓN DEL GASTO

Finalmente, Global Jet Aviation SA consiguió su inscripción en la IGJ el 22/5/2013 (fs. 211).

Casualmente, ese mismo día se informó en el expediente de licitación que se había autorizado el gasto para la licitación (fs. 35).

<p>Número Correlativo I.G.J.: 188259000 CUIT: SOCIEDAD ANONIMA Razón Social : GLOBAL JET AVIATION (antes): Número de Trámite: 2190730 C.Trám. Descripción 01291 CONSTITUCION TRAM. URGENTE Escritura/s. 181- y/o instrumentos privados: Inscrito en este Registro bajo el número: 7656 del libro: 63 tomo: - de: SOCIEDADES POR ACCIONES Buenos Aires, 22 de Mayo de 2013</p> <p>OFICIO MINISTERIAL INSPECCIÓN GENERAL DE JUSTICIA REPUBLICA ARGENTINA</p>	<p>REF. EXP. Nº: S01:0059272/2013</p> <p>A LA DEPARTAMENTO COMPRAS Y CONTRATACIONES:</p> <p>Habiéndose procedido a la autorización de la solicitud de gasto N° 31/2013, se remiten los presentes actuados, para su trámite correspondiente.</p> <p>DEPARTAMENTO PRESUPUESTO, 22 de mayo de 2013.</p> <p>SILVIA E. ACQUIRRE JEFE DE DEPARTAMENTO DE PRESUPUESTO AGENCIACIÓN NACIONAL DE FOMENTO DE</p>
--	---

4.10. SOBRE EL LLAMADO A LICITACIÓN

Global Jet Aviation SA ya había logrado su inscripción en la IGJ hacía poco más de un mes, el mismo día en que se informó en el expediente la autorización del gasto para la licitación.

El 1º de julio de 2013, por medio de la Resolución 554, el administrador nacional **Alejandro Granados autorizó el llamado a licitación pública por una suma estimada de \$ 7.454.560**, aprobó el pliego, conformó la comisión evaluadora y dejó establecido que el gasto se iba a imputar con cargo al ejercicio financiero 2013 en la partida presupuestaria correspondiente del servicio financiero 669 de la ANAC.

Se fijó fecha de apertura para el 2 de agosto de 2013 a las 10:30 h y se dispuso la publicación de edictos por dos días (fs. 115).

Los edictos fueron publicados el 11 y el 12 de julio de 2013 en el *Boletín Oficial de la Nación* (fs. 117 y 119).

El llamado a licitación se puso en conocimiento a través de correos electrónicos enviados a las siguientes personas y entidades:

- Cámara Argentina de la Industria Aeronáutica el 12/7/2013 (fs. 120/1);

- presidente de la Unión Argentina de Proveedores del Estado el 12/7/2013 –por fax– (fs. 122/3);

- Equipo Pyme el 12/7/2013 (fs. 1124/5);

- Pipistrel el 12/7/2013 (fs. 126/7);

- Rans Argentina el 12/7/2013 (fs. 128/9);

- APD Aviation el 12/7/2013 (fs. 130/1). A fs. 164 y 167, la Oficina Nacional de Contrataciones informó que APD SRL obtuvo el pliego de la página web (no aparece claro si es la misma empresa invitada, ya que en el *e-mail* de contacto se indica “██████████”, incluso uno de los *e-mails* aportados es **lbarone@██████████.com**);

- Lavia Argentina SA el 12/7/2013 (fs. 132/3);

- Cicare SA el 12/7/2013 (fs. 134/5);

- Aeropac SA el 12/7/2013 (fs. 136/7), respondido a fs. 163, oportunidad en la cual el Ing. Ulderico Esteban Pace **contestó que no podía acceder al pliego en la página que se había informado;**

- Invap SA el 12/7/2013 (fs. 138/9);

- Aerotec el 12/7/2013 (fs. 140/1);

- Estudio Broglia el 12/7/2013 (fs. 142/3), respondido a fs. 161;

- Favea SA el 12/7/2013 (fs. 144/5);

- Enrique Dillón el 12/7/2013 (fs. 146/7);

- “Sr. Repetto” –el *e-mail* se envió a ██████████@yahoo.com.ar– el 12/7/2013 (fs. 148/9), respondido por Oscar Alfredo Repetto, que firmó por FADA;

- “Sr. Fontanes” el 12/7/2013 (fs. 150/51);

- Aeromall el 12/7/2013 (fs. 152/3);

- Luciano Garelli el 12/7/2013 (fs. 154/5);

- Hangar Uno el 12/7/2013 (fs. 156/7), respondido a fs. 160 y retiró pliego el 15/7/2013 conforme fs. 165;

- Fábrica Argentina de Aviones Brig. San Martín S.A. el 12/7/2013 (fs. 158/9);

Como se puede observar, **no se envió invitación a Proyecto Petrel SA, empresa que había presentado un presupuesto antes del llamado a licitación.** Sin embargo, **Proyecto Petrel llamativamente retiró pliego el 22/7/2013**, conforme surge de fs. 166, y fue representada por **F. L.**



EMPRESA: Proyecto Petrel S.A.
DOMICILIO: [REDACTED] CABA
T.E. N°: 011 [REDACTED]
E-MAIL: [REDACTED]@proyectopetrel.com.ar

RECIBI DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, LOS PLIEGOS DE CONDICIONES PARTICULARES Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, CORRESPONDIENTE A LA LICITACIÓN PÚBLICA N° 4/2013.

RECIBI CONFORME:

LUGAR ANAC - CABA

FECHA Y HORA 22-07-2013 0935 Hs

Proyecto Petrel S.A.
DNI [REDACTED]
Pte. PPSA

Es sugestivo cómo esta empresa fabricante, después de haber participado en las reuniones previas al llamado a licitación, de haber presentado el presupuesto a la ANAC y de haber retirado el pliego de bases y condiciones, ni siquiera haya presentado una oferta, una propuesta para intentar ganar la licitación.

Más llamativo aún es que la oferta de aviones a fabricar por Proyecto Petrel haya sido presentada finalmente por una sociedad recién constituida que invocó a tal efecto un carácter de “distribuidor” que no aparece acreditado en el oferta presentada, más allá de una nota imprecisa a la que más adelante nos referiremos.

4.11. EL PODER GENERAL CON LAS MÁS AMPLIAS FACULTADES DE ADMINISTRACIÓN Y DISPOSICIÓN

Como hemos adelantado, Global Jet Aviation SA otorgó poder general amplio de administración y disposición a Leonardo Luis Barone, M. Á. B. y M. L. D. L. el 26/7/2013 (fs. 336).

El poder fue otorgado el mismo día en que Global Jet Aviation SA descargó el pliego de la página web de la Oficina Nacional de Contrataciones (fs. 167).

Ese poder sería el instrumento que permitió que Barone y D. L. manejaran el negocio de la que, en verdad, sería su empresa, pese a que “en los papeles” figuraba a nombre de otros.

Procedimiento : Licitación Pública 4/2013
Proveedor : 30714135933
GLOBAL JET AVIATION S.A.
Fecha de descarga : 28/07/2013 12:26

4.12. SOBRE LA OFERTA DE GLOBAL JET AVIATION SA

A fs. 234 presentó su oferta económica Global Jet Aviation SA. A continuación, se inserta el documento:

Proyecto

FORMULARIO DE COTIZACIÓN


El que suscribe R. E. [REDACTED] Documento [REDACTED] en nombre y representación de la Empresa GLOBAL JET AVIATION SA, con domicilio legal en la Calle Av. [REDACTED] de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Teléfono 11 [REDACTED] Fax 11 [REDACTED] y con poder suficiente para obrar en su nombre, según consta en contrato poder que acompaña, luego de interiorizarse de las condiciones particulares y técnicas que rigen la presente compulsa, cotiza los siguientes precios:

RENGLÓN	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO (IVA INCLUIDO)	PRECIO TOTAL (IVA INCLUIDO)
1	AERONAVE DE INSTRUCCIÓN BÁSICA 80 HP Marca PETREL Mod. 912	10	\$ 992.300,00	\$ 9.923.000,00
MONTO TOTAL OFERTADO				\$ 9.923.000,00

IMPORTANTE: Se admitirán únicamente cotizaciones con DOS (2) decimales

SON PESOS NUEVE MILLONES NOVECIENTOS VEINTITRES MIL CON 00/100

La Oferta será presentada en moneda nacional e incluirá todos los gravámenes. Además deberá especificar con el mayor grado de detalle las características de los bienes y/o servicios a proveer, acompañando folletos técnicos y cualquier otro detalle que pueda servir para una mejor evaluación de su oferta. Toda la documentación debe presentarse firmada por representante legal que acredite facultades legales para obligar a la firma. Cuando el Pliego de Especificaciones Técnicas permita la presentación de ofertas Alternativas y/o Variantes deberá completar el siguiente cuadrante:



Inexplicablemente, Global Jet Aviation SA ofreció proveer 10 aviones a ANAC.

Pero recordemos, Global Jet Aviation SA era una empresa recién creada con un capital mínimo que no tendría esos aviones disponibles para vender ni tampoco se dedicaba a fabricarlos. **Los aviones iban a ser fabricados por Proyecto Petrel SA.**

Acompañó con su oferta una nota de Proyecto Petrel SA, emitida el 30/7/2013, en la que se certifica que **Global Jet Aviation SA es el único distribuidor oficial autorizado a cotizar y proveer aviones de su marca y modelo para la licitación.**

Destaco que la fecha de esta nota es de poco más de dos meses después de la inscripción de Global en la IGJ.

A continuación, se inserta la nota:



PROYECTO
PETREL

Administración Nacional de Aviación Civil
Resolución N° 240

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 30 de julio de 2013

Ref.: Licitación Pública N° 4 Año 2013

Expediente: S01 : 0059272/2013

ADQUISICION DE AERONAVES DE INSTRUCCION BASICA

Sres. ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

De mi mayor consideración:

En mi carácter de Presidente de la Empresa PROYECTO PETREL S.A., me dirijo a Uds. a fin de certificar que la firma GLOBAL JET AVIATION S.A. es el único Distribuidor Oficial Autorizado a cotizar y proveer aviones de nuestra marca y modelo, para la licitación de referencia.

GLOBAL JET AVIATION S.A.
PRESIDENTE

FOLIO
79/110

El documento no indica que Global Jet Aviation SA era el distribuidor de Proyecto Petrel. Lo que dice es que es el **único distribuidor oficial autorizado para esta licitación**.

Dicho en otras palabras, no se indicó que Global Jet Aviation SA tuviera el derecho a distribuir en forma exclusiva y en una zona determinada el producto de Proyecto Petrel, sino que solamente era el **distribuidor para esta licitación**.

En esas condiciones, Global Jet Aviation SA no sería estrictamente un distribuidor, sino un mero **intermediario**, sin más.

Un intermediario en un negocio en el que Petrel ya se había interesado antes de la aparición de Global Jet Aviation en escena. Incluso antes de que Global Jet Aviation SA existiera.

No aparece explicado cuál era el aporte de Global Jet Aviation SA al negocio para que Proyecto Petrel lo utilizara como intermediario para este único negocio. Tampoco se explica el motivo por el cual, si Petrel ya había obtenido el pliego licitatorio e incluso había preparado un presupuesto antes del llamado a licitación, utilizó como intermediaria a Global Jet Aviation SA.


Finalmente, **fue esa la única empresa que presentó oferta. Su intervención como intermediaria de la fabricante no tendría justificación**. Esto enciende alertas si, además, se tiene en cuenta que el presupuesto de la licitación fue autorizado el mismo día en que esa única oferente obtuvo su inscripción en la IGJ.

Pero esas **no son las únicas alertas ni las únicas irregularidades** que esta representación del Ministerio Público detectó.

Como señalé, **Global Jet Aviation SA era una sociedad recién constituida y, por lo tanto, aún no tendría actividad.** Y esto era así a tal punto que, cuando tuvo que indicar un *e-mail* ante la Oficina Nacional de Contrataciones para ser notificado de eventuales circulares de la licitación, no habría tenido una dirección de correo institucional propia. Y por esa razón, tuvo que denunciar un *e-mail* de una empresa vinculada a de De Leo.


Global Jet Aviation SA era tan nueva que no habría tenido tiempo para registrar la web en nic.ar, el organismo argentino de registro de URL. De acuerdo a la información de acceso público que obtuvo esta fiscalía, **Global Jet Aviation SA recién dio de alta su propio dominio en octubre de 2014.**

Se inserta a continuación copia de la parte pertinente de fs. 171 del expediente de licitación, en que se denunció el *e-mail* de otra empresa y la constancia de registración de dominio a favor de Global Jet Aviation SA.

 Marcela De Leo - mdeleo@keydigital.com.ar

Obtención de Pliego por Internet
1 mensaje

oncc@sgp.gov.ar <oncc@sgp.gov.ar>
Para: **compras@anac.gov.ar**


26 de Julio de 2013 12:11

Señores de la Unidad Operativa de Contrataciones y Proveedor:

La Oficina Nacional de Contrataciones informa que el proveedor cuyos datos se detallan mas abajo ha obtenido del sitio Web de esta Oficina Nacional (www.argentinacompra.gov.ar) el Pliego de Bases y Condiciones Particulares del siguiente **procedimiento de selección**:

SAF..... : 669 - ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
UOC-Int..... : 327/0 - ADM NACIONAL AVIACION CIVIL
Expediente..... : 1-55272/2013
Objeto Contratación : objeto
Tipo..... : Licitación Pública
Nro..... : 4
Ejercicio..... : 2013
Clase..... : De etapa única nacional
Modalidad..... : Sin Modalidad

Datos del proveedor:

Nro de CUIT..... : [REDACTED]
Apellido y Nombres ó Razón Social..... : GLOBAL JET AVIATION S.A.
Dirección de correo electrónico (e-Mail) en la que será válidas las circulares y demás comunicaciones que deban cursarse hasta el día de apertura de las ofertas..... : [REDACTED]@keydigital.com.ar; [REDACTED]@hotmail.com
Datos de la obtención del pliego Fecha-Hora: 7/26/2013 12:26:47 PM

► **Nota general:** Se comunica que este correo electrónico corresponde al mensaje que se hace referencia en los puntos I y II de la Circular Nro 24/2006 (BO: 29/12/2006).

Nota para UOC: Se informa que ingresando con su usuario y contraseña al sitio Web de esta Oficina Nacional podrán obtener información de los interesados que descargaron pliegos en cada uno de los procedimientos que lleven a cabo.



globaljetaviation.com.ar



El dominio no está disponible para registrarlo.

Podés encontrar debajo los datos del mismo. Si no son tuyos y tenés mejor derecho o interés legítimo sobre este dominio, podés iniciar una [Disputa](#).
¿Querés registrar otro nombre? Te sugerimos buscar uno que te represente.

Datos del dominio

Nombre y Apellido:	GRUPO MEDIA PROJECT SRL
CUIT/CUIL/ID:	██████████
Fecha de Alta:	20/10/2014
Fecha de vencimiento:	20/10/2024

Pero, aunque parezca increíble, las irregularidades continúan en este proceso amañado y direccionado.

Uno de los requisitos de la oferta era presentar un certificado fiscal para contratar, en cumplimiento de la RG AFIP 1814/2005 (art. 8 inc. g 11, fs. 177).

Pues bien, **Global Jet Aviation SA no cumplió con ese requisito**, sino que solamente aportó un formulario emitido el 1° de agosto de 2013, esto es, un día antes de la fecha de apertura de ofertas, por medio del cual solicitó a la AFIP la emisión de ese certificado; además, dejó aclarado que era su primera solicitud y que no contaba con un certificado anterior.

Para una mejor ilustración, se inserta constancia de fs. 232. Adelanto que el certificado fiscal fue otorgado por la AFIP durante el trámite de análisis de la oferta (fs. 317), conforme se referirá más adelante.

F. 206/I MULTIPLICA IMPOSITIVO		RECIBIDO N°1 MAY 2013 SELLO REGISTRADOR DE RECEPCION		C.U.I.T.C.U.A.U.C.B.A. Apellido y nombre o denominación GLOBAL JET AVIATION S.A.	
Domicilio: Calle: [REDACTED] No: [REDACTED] Correo: [REDACTED] Localidad: CABA Provincia: Capital		Dependencia:			
Código del trámite solicitado (ver detalle al día): 1.0.11		Tel./Fax/E-mail: 48074699		USO DCI	
N° Est. Control de Trámites/Destino:					
Trámite no clasificado: SOLICITUD DE CERTIFICADO FISCAL PARA CONTRATAR					
Señor Jefe de Agencia Nº 47 Av. Alvarez Jonte 2376 CABA					
Ref. Solicitud de Certificado Fiscal para contratar con la Administración Nacional GLOBAL JET AVIATION S.A. CABA CUIT [REDACTED]					
Por la presente, de acuerdo con lo establecido por Resolución General N° 1814 y su modificatoria aplico en me extendiendo el "Certificado Fiscal para Contratar", para participar en cualquier licitación y/o contratación que efectúen los organismos indicados en el inciso a) del artículo 8° de la Ley N° 24.196 y sus modificaciones.					
La presente es la primera solicitud, no existiendo en consecuencia certificado anterior.					
Quedando a vuestra disposición, lo saludo muy atte.					
R. [REDACTED] Residente					
Documentación que se acompaña (detallar): ACUSE ALTA RÉGIMEN FACTURA ELECTRÓNICA					

Además, por si fuera poco, **Global Jet Aviation SA** presentó en blanco su informe de principales clientes y antecedentes comerciales (fs. 286), y aclaró que no poseía clientes porque era una sociedad nueva constituida ese año (fs. 302).

También presentó en blanco el informe de balance de cierre de ejercicio (fs. 287) y a fs. 303 aclaró que no poseía balances porque era una sociedad nueva.

Para que se entienda bien, se trataba de **UNA SOCIEDAD NUEVA, SIN CLIENTES, SIN BALANCE, SIN ANTECEDENTES COMERCIALES.**

Claramente, los términos del pliego antes detallados deben buscar conocer la solvencia, la capacidad operativa y económica de quien presenta una oferta para ser contratado por el Estado. Y, como vemos, en este caso, **el oferente no tenía forma de mostrar si tenía o no esa solvencia y capacidad** porque recién iniciaba su actividad. Es más, al parecer, ese ha sido su primer contrato.

De acuerdo a información proporcionada con la oferta, **la empresa se acababa de inscribir en la AFIP** (se inserta extracto de fs. 216 de la licitación).



MINISTERIO PÚBLICO
FISCAL
PROCURACIÓN GENERAL DE LA NACIÓN
REPÚBLICA ARGENTINA

Retenido

[Handwritten signature]

Buenos Aires, 31 de Julio de 2013

Ref: LICITACIÓN PÚBLICA N° 4
EXPEDIENTE: n°01.0059272/2013

Artículo 4 – PRESENTACIÓN DE LA OFERTA
Inciso: 9.B)

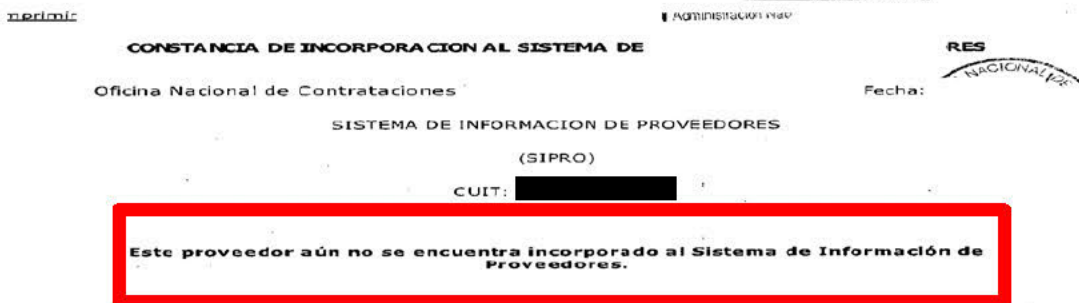
Sres.: **Administración Nacional de Aviación Civil Argentina**

Por medio de la presente nota, informamos que la empresa Global Jet Aviation SA, ha sido inscrita en la Inspección General de Justicia (IGJ) con fecha 22/05/2013, bajo el número 7656 del libro 63.

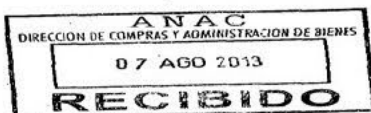
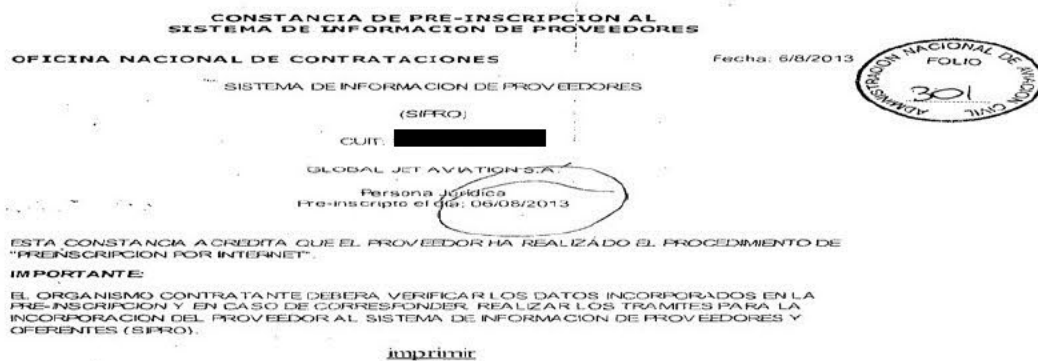
Asimismo les hacemos saber, que la inscripción en la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), para los impuestos Iva, Ganancias y Bienes Personales-Acciones o Participaciones, se hizo durante el mes de Julio, tal como surge de la constancia de Inscripción que se adjunta en esta carpeta, como así también en Rentas, inscribiendo a la empresa como contribuyente del Impuesto a los Ingresos Brutos en el régimen de Convenio Multilateral.

Por tal motivo no presentaremos Estados Contables, ni movimientos contables de Global Jet Aviation S.A. ya que la misma comenzó su actividad comercial en el mes de Julio 2013 y por lo tanto no cuenta con Ejercicios Contables cerrados a la fecha de apertura de esta Licitación.

Tampoco estaba incorporada al **Sistema de Información de Proveedores** (se inserta constancia de fs. 218 de la licitación).



Posteriormente, **aportó una constancia de “preinscripción”** en el Sistema de Información de Proveedores de fecha posterior a la apertura de sobres que solamente acreditaba que se había realizado la **preinscripción por internet**, pero aún se encontraba pendiente verificar los datos incorporados y realizar los trámites para la inscripción en caso de corresponder (se inserta constancia de fs. 301).



[Handwritten signature]
GLOBAL JET AVIATION SA
PRESIDENTE

A fs. 288/9, se dejó constancia de la presentación de garantía de oferta, consistente en una **póliza de seguro de caución emitida por la aseguradora Zurich**. Si bien esta póliza no forma parte de la causa penal en trámite, cabe asumir que también era falsa, pues **Zurich informó que Global Jet Aviation SA no era cliente**.

A fs. 290 se realizó un punteo del cumplimiento de los requisitos del pliego licitatorio y, como resultado, a fs. 291 se requirió al oferente lo que surge de la pieza que inserto a continuación:

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil
Argentina

2013 - AÑO DEL BICENTENARIO DE LA ASAMBLEA CONSTITUENTE

REF. EXPEDIENTE N° SD1:00
Licitación Pública N° 4/2013.

BUENOS AIRES, 5 de agosto de 2013

SEÑORES
GLOBAL JET S.A.
[redacted]@keydigital.com.ar; [redacted]@hotmail.com
4586-0707

Me dirijo a Ud., a fin de solicitarle que en el plazo de DOS (2) días hábiles administrativos contados desde la recepción de la presente, deberá:

1. Corregir el Anexo III, el Informe de Principales Clientes y el Informe de Balance de Cierre de Ejercicio del Sistema de Información de Proveedores (SIPRO) y presentar dichos formularios firmados en la Dirección de Compras y Administración de Bienes sita en Azopardo 1405 8° piso.

Por último, se deja constancia que de no cumplir con lo solicitado en la presente su oferta será considerada inadmisibile.

Sin otro particular saludo a Ud. atentamente.

El *e-mail* con ese requerimiento fue enviado a las direcciones proporcionadas en el momento de descargar el pliego. Como ya señalé, no corresponde a un dominio de la oferente, conforme surge del *e-mail* y su contestación, que se insertan a continuación:

Jimena Orantos

De: [redacted]@anac.gov.ar
Enviado el: lunes, 05 de agosto de 2013 03:42 p.m.
Para: [redacted]@keydigital.com.ar; [redacted]@hotmail.com
Asunto: SOLICITAR DOCUMENTACIÓN
Datos adjuntos: PEDIDO DE DOCUMENTACIÓN.tif



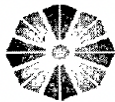
POR FAVOR, CONFIRMAR LA RECEPCION DEL PRESENTE CORREO

[redacted] Orantos
Departamento de Compras y Contrataciones
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
Azopardo 1405 8° Piso CABA / Tel. 5941-3000 int. 69463

VALOR DE REFERENCIA					
Rengl.	Unidad	Descripción (Según las Especificaciones Técnicas y a las Características y condiciones)	Cantidad	Unitario	Total (Por características y condiciones)
1	Unidad	Aeronave de Instrucción Básica 80Hp	10	72.950,00 €	729.500,00 €
MONTO TOTAL					729.500,00 €

SON EUROS: SETECIENTOS VEINTINUEVE MIL QUINIENTOS CON 00/100.

La comisión evaluadora de ofertas solicitó a fs. 305 que el oferente aportara la información faltante:



ANAC
Administración nacional
de aviación civil argentina

2013 - AÑO DEL BICENTENARIO DE LA ASAMBLEA GENERAL CONSTITUYENTE DE 1810



Ref: EXP-S01:0059272/2013
Buenos Aires, 8 de agosto de 2013

DEPARTAMENTO DE COMPRAS Y CONTRATACIONES

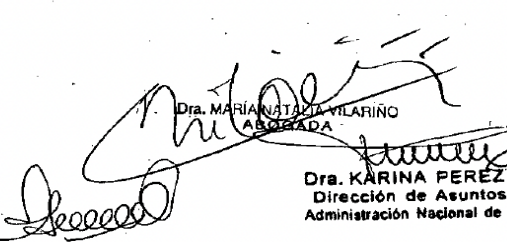
Tenemos el agrado de dirigimos a usted, con relación a la Licitación Pública 4/2013, a los efectos de solicitar tenga a bien requerir al oferente que más abajo se individualiza el aporte de información y documentación necesaria para evaluar las ofertas presentadas en la presente Licitación.

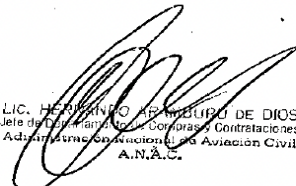
Asimismo, se comunica que el mismo deberá ser cumplido en el término de CINCO (5) días hábiles administrativos contados desde la recepción de la solicitud que le curse ésta Administración.

GLOBAL JET AVIATION S.A.

Deberá presentar una declaración jurada mediante la cual se informe, a los fines estadísticos y para el correcto análisis y valoración del desarrollo de los complejos industriales nacionales, la provisión y/o uso de bienes y/o materiales importados, así como el resultado de su balanza comercial en el último ejercicio y la proyectada para el ejercicio corriente.

Atentamente:


Dra. MARIANA TATIANA VILARIÑO
ABOGADA


LIC. HERMINIO RAFAELINO DE DIOS
Jefe de Departamento de Compras y Contrataciones
Administración Nacional de Aviación Civil
A.N.A.C.

Dra. KARINA PEREZ GUERRA
Dirección de Asuntos Jurídicos
Administración Nacional de Aviación Civil

COMISION EVALUADORA DE OFERTAS

JEFE
ADM:

Con respecto al resultado de la balanza comercial del oferente en el último ejercicio y de la proyectada para el ejercicio corriente, la empresa se limitó a contestar que, en 2014, estimaba que iba a exportar 15 aeronaves a Paraguay, conforme una carta de intención que invoca, pero que no aporta.

Objetivamente, se trata de información insuficiente si el objetivo era evaluar la solvencia y capacidad de un oferente. Se inserta el documento a continuación:



MINISTERIO PÚBLICO
FISCAL
PROCURACIÓN GENERAL DE LA NACIÓN
REPÚBLICA ARGENTINA



Buenos Aires, 12 de Agosto de 2013

Ref.: LICITACIÓN PÚBLICA
EXPEDIENTE N° 1-59272/2013
DECLARACIÓN JURADA

Sres.: Administración Nacional de Aviación Civil Argentina

En Buenos Aires, a los 12 días del mes de agosto del 2013, en mi carácter de Presidente, de GLOBAL JET AVIATION S.A. con domicilio en Av. [REDACTED] - Ciudad autónoma de Buenos Aires, y en relación a la Licitación Pública - Expediente N° 1-59272/2013 manifiesto, con carácter de declaración jurada que:

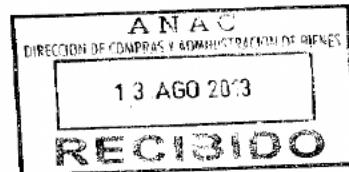
Lo proyectado para el ejercicio corriente referente a la Balanza Comercial de productos Importados respecto a los productos Exportados, corresponde que por cada Aeronave comercializada en el país, se exportará una de similares características.

Se estima que en el Ejercicio 2014 se exportarán quince (15) Aeronaves a la república del Paraguay de acuerdo a Carta de Intención suscripta con Empresas Representante en Paraguay.


Firma del Oferente:

R. E. L. [REDACTED]
GLOBAL JET AVIATION S.A.
PRESIDENTE

Sello Aclaratorio:



Recordemos que la oferta se había presentado sin que la empresa cumpliera el requisito de contar con el certificado fiscal para contratar que exigía la RG AFIP 1814. Esto se **obtuvo recién el 21/8/2013**, mientras estaba en curso el trámite de análisis de la oferta ya presentada. Se inserta constancia de fs. 317.

AFIP - Administración Federal

Página 1 de 2



R.G. 1814 (AFIP) y R.G.135 (AFIP)

Consulta de Certificados Fiscales para Contratar

Nro. de Certificado	>C.U.I.T.	Razón Social	Fecha de emisión
47/19383/2013	[REDACTED]	GLOBAL JET AVIATION SA	21/08/2013 04:34:54 p.m.



VOLVER

A fs. 314 se evaluó técnicamente la oferta y a fs. 318/24 la Comisión Evaluadora de Ofertas presentó su peculiar dictamen, en el que señaló que era una oferta admisible y elegible.

Se habían enviado dieciocho invitaciones a participar de la licitación. Ninguna de esas empresas y personas humanas realizó consultas. Así lo informó la Comisión de Preadjudicación a fs. 321.

Justamente, esa falta de consultas, sumada a las dificultades de la SIGEN para informar precios testigos, nos lleva a considerar que se habría realizado un pliego de bases y condiciones con especificaciones técnicas direccionadas

exclusivamente a adquirir los aviones certificados por Proyecto Petrel SA, violando lo dispuesto por el art. 45 del Reglamento del Régimen de Contrataciones de la Administración Nacional (Decreto 893/12), que establece que las especificaciones técnicas de los pliegos de bases y condiciones particulares deberán elaborarse de manera tal que **permitan el acceso al procedimiento de selección en condiciones de igualdad de los oferentes** y no tengan por efecto la creación de obstáculos injustificados a la competencia en las contrataciones públicas.

Es decir, se trataría de una **licitación claramente direccionada** a un oferente en particular. Ello mostraría la **ilegalidad de la convocatoria** y la consecuente **responsabilidad de los funcionarios públicos (en especial, Granados) y los particulares que participaron**.

También **resulta sumamente llamativo lo que informó la Comisión de Preadjudicación respecto del Sistema de Información de Proveedores (SIPRO). Veamos:**

II.11. SIPRO

De fs. 283 a 287 obran las constancias emitidas por el Sistema de Información de Proveedores (SIPRO) de la firma GLOBAL JET AVIATION S.A. en lo referente a la habilitación para contratar con el Estado Nacional, en cumplimiento de lo dispuesto en la normativa vigente en materia de contrataciones.

Ahora bien, cuando uno analiza correctamente las constancias del expediente surge que, en rigor de verdad, **Global Jet Aviation SA** había **solicitado la inscripción en ese registro** e, incluso, **estaba pendiente de inscripción**. Nótese que la solicitud de inscripción es del 6 de agosto de 2013, es decir, de una fecha posterior a la apertura de sobres. De todo esto la **Comisión de Preadjudicación**, inexplicablemente, nada dijo, ni aclaró.

Es decir, al momento del análisis efectuado la empresa no estaba inscripta en el registro y, sin embargo, se permitió continuar con el proceso de contratación de una novel sociedad, sin solvencia, ni capacidad económica y operativa.

En lo que respecta al precio, la comisión evaluadora refirió lo acontecido luego de pedir precios testigo a la SIGEN, conforme también está agregado a las actuaciones:



para la adquisición en cuestión, conforme surge a fojas 116. Con fecha 2 de agosto de 2013, la SIGEN informa que por no fabricarse dicho bien en el país no resulta posible indicar un PRECIO TESTIGO, por lo que sólo puede informar un VALOR DE REFERENCIA de una aeronave fabricada en el extranjero, con valor FOB (FREE ON BOARD), no incluye gastos de nacionalización, impuestos, beneficios del importador, ni variaciones de precios en el futuro.

Con relación a lo establecido en el párrafo precedente, cabe destacar que la Resolución SIGEN N° 122/2010 establece un valor de referencia o indicativo, por las condiciones imperantes del mercado para la contratación en cuestión, no pudiendo emitir un precio testigo en los términos indicados en el punto l.c. del Anexo II de la citada Resolución. Por lo expuesto el valor brindado no está sujeto a los procedimientos establecidos en el punto l.e. del Anexo II que establece que ante el suministro de un precio testigo por parte de la SINDICATURA GENERAL DE LA NACIÓN, en el supuesto que la oferta preseleccionada supere los valores informados por encima del DIEZ POR CIENTO (10%), la Administración deberá propulsar un mecanismo formal de mejora de precios a los efectos de alinear la mejor oferta con el valor de mercado informado.

El dictamen de la mayoría consideró que la oferta resultaba admisible y elegible. Sin embargo, una de sus integrantes hizo su propio dictamen:

Voto Dra. Karina PEREZ GUERRA:

Conforme a la nota SIGEN de fecha 2 de agosto de 2013, agregada a fojas 295 a 297, es opinión de este integrante de la Comisión Evaluadora que no corresponde analizar la misma ni expedirse al respecto.

No obstante en la Recomendación resulta oportuno advertir tal situación, a fin de que la autoridad correspondiente tome la intervención que le compete.

Por lo que es mi voto que conforme a la documentación acompañada, la única oferente GLOBAL JET AVIATION S.A. cumple con los requisitos exigibles, por lo que resulta elegible. En cuanto a la conveniencia económica, al haberse superado en exceso el monto preventivo y atento a la nota SIGEN antes mencionada, la autoridad competente debería resolver al respecto.

Finalmente, la recomendación emitida por la comisión contuvo una advertencia (véase el segundo párrafo de la imagen que se copia a continuación):


De conformidad con lo mencionado hasta el presente punto, esta Comisión Evaluadora considera como oferta admisible y elegible, la propuesta presentada por la firma GLOBAL JET AVIATION S.A. por la suma total de PESOS NUEVE MILLONES NOVECIENTOS VEINTITRES MIL (\$ 9.923.000), incluido el IVA.

Sin perjuicio de que el monto de la misma resulta superior a la afectación preventiva del gasto, siendo que se trata de la adquisición de DIEZ aeronaves, de las cuales solo CUATRO serán entregadas durante el corriente ejercicio, y que las SEIS restantes deberán entregarse en el término de 12 meses de adjudicada la presente licitación, cabría entender que el oferente ponderó en su oferta la variación de precios futura.

Lo anterior es relevante para lo que sucedió a continuación: la oferta fue considerada elegible porque se consideró que, dado el plazo de entrega, contenía una previsión por variación de precio futura. De acuerdo con las constancias de fs. 32/5, la afectación preventiva del gasto ascendía a \$ 7.454.560.

El dictamen que contenía la advertencia fue comunicado a la oferente, a la que se dio un plazo para formular observaciones. Se insertan a continuación los términos de tal comunicación, respecto de la cual el oferente no realizó observación alguna (fs. 327):

"2013 - AÑO DEL BICENTENARIO DE LA ASAMBLEA GENERAL CONSTITUYENTE DE 1813"

 **AN**
Administración Nacional
de Aviación Civil

COMUNICACIÓN DEL DICTAMEN DE EVALUACIÓN N° 36/2013

BUENOS AIRES, 17 de septiembre de 2013

SEÑORES
GLOBAL JET S.A.
██████████@keydigital.com.ar

De mi consideración: Me dirijo a Ud. para informarle que se encuentra a su disposición en este Departamento de Compras y Contrataciones de la Administración Nacional de Aviación Civil, el DICTAMEN DE EVALUACIÓN N° 36/2013 correspondiente al siguiente procedimiento de selección:

LICITACIÓN PÚBLICA N° 4/2013

Remolón	Oferente	Precio Total
1	GLOBAL JET	\$ 9.923.000
	TOTAL	\$ 9.923.000

A los efectos de una mejor información, se envía en archivo adjunto el Anexo al Dictamen de Evaluación.

Los interesados podrán efectuar observaciones al dictamen dentro de los cinco (5) días de notificados. -- 8° Piso, Azopardo 1405 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de lunes a viernes en el horario de 9:00 a 13:00 hs

CONFIRME MISMO MEDIO RECEPCION DEL PRESENTE.

Firma del Proveedor
Aclaración de firma y sello

A fs. 329/335 obra la intervención de Leonardo Barone mediante la cual brindó información para el avance de la licitación:

Buenos Aires, 24 de Septiembre de 2013
Ref.: Licitación Pública 4/2013

Sres.: ANAC

DECLARACIÓN JURADA

Leonardo Luis Barone, mayor de edad, con D.N.I. n° ██████████ con domicilio en Av. ██████████ CABA, representándome como apoderado de la firma GLOBAL JET AVIATION S.A.

DECLARO EN CONCEPTO DE DECLARACION JURADA

La composición de costos que componen la fabricación del avión respecto a las partes a importar y las adquiridas en nuestro país.

Y para que así conste a los efectos oportunos, firmo la presente declaración en CABA a los 24 días del mes de septiembre del año 2014

El 21/10/2013 emitió dictamen la Asesoría Jurídica de la ANAC en los siguientes términos:



MINISTERIO PÚBLICO
FISCAL
PROCURACIÓN GENERAL DE LA NACIÓN
REPÚBLICA ARGENTINA

2013 - Año del Bicentenario de la Asamblea General Constituyente de 1813.



Administración Nacional
de Aviación Civil

NOTA D.A.J. N° 1108/2013
EXPT. N° S01:0059272/2013
BUENOS AIRES, 21 OCT 2013

A LA DIRECCIÓN DE COMPRAS Y ADMINISTRACIÓN DE BIENES:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en relación a las presentes actuaciones vinculadas con la licitación pública N° 4/2012 referida a la adquisición de aeronaves de instrucción básica, a efectos de solicitar se informe a esta Dirección de Asuntos Jurídicos si se efectuó algún procedimiento de mejora de precio o si se efectuó algún análisis pormenorizado de costos que justifiquen el valor de la contratación en razón de lo expresado por la Sindicatura General de la Nación a fs. 296/297.

Atento lo expresado en el párrafo precedente, se solicita se incluya en los considerandos del proyecto de acto administrativo de corresponder, los motivos en que se fundamentan el apartamiento a los montos informados por tal Organismo.

Dr. Federico SCHULLER
S. / D.

A consecuencia de ello, se solicitó al oferente que mejorara su oferta, teniendo en cuenta las diferencias que existían entre esa oferta, el monto que había sido cotizado anteriormente por Proyecto Petrel, el monto presupuestado por la ANAC y el que surge del informe de la SIGEN:

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

NOTA DGLTYA N° 0223/2013
Ref: EXP-S01: 0059272/2013
(Adquisición de Aeronaves)
Buenos Aires, 04 NOV 2013

SEÑORES GLOBAL JET AVIATION S.A.

Me dirijo a Usted en el marco del proceso de la referencia en el cual con fecha 2 de agosto del corriente año, se realizó la apertura de ofertas para la adquisición de 10 aeronaves de instrucción básica.

En dicha oportunidad Uds. presentaron una cotización que ascendía a PESOS NUEVE MILLONES NOVECIENTOS VEINTITRES MIL (\$ 9.923.00.-).

Ahora bien, en virtud de la diferencia existente entre el monto cotizado por Proyecto Petrel S.A. con fecha 26 de marzo de 2013 (fs. 13), el monto presupuestado por esta Administración (fs. 36 a 38) y el monto ofertado por Uds. (fs. 168 en adelante) y teniendo en cuenta el informe de la Sindicatura General de la Nación (fs. 295 a 297), me veo en la obligación de solicitarle tenga a bien realizar una mejora de precio.

Saludo a usted atentamente.

Dr. ROMULO O. ESA
Director Gral. Legal, Técnico y Administrativo
Administración Nacional de Aviación Civil

A esta altura, es sumamente relevante tener en cuenta los distintos presupuestos que pondrían en evidencia la existencia de un **sobreprecio injustificado** generado por la intermediación de Global Jet Aviation SA para proveer aviones de Proyecto Petrel:

- Presupuesto de Proyecto Petrel: USD 120.000 sin IVA por avión (tipo de cambio al 26/3/2013: \$ 5,12)

- Afectación preventiva del gasto: \$ 7.454.560 (fs. 32/8)
- Oferta inicial de Global Jet Aviation SA: \$ 9.923.000 por los 10 aviones

Entonces, continuando con la licitación, con firma de **Leonardo Barone**, Global Jet Aviation SA presentó una mejora de su propuesta:



Ref: EXP-S01: 0059272/2013

MEJORA DE OFERTA

El que suscribe Leonardo Luis Barone Documento 22.370.082 en nombre y representación de la Empresa GLOBAL JET AVIATION S.A. con domicilio legal en la Calle Av. Gaona N° 1921 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Teléfono 11 4586 0707 Fax 11 4586 0707 N° de CUIT 30-71413593-3 y con poder suficiente para obrar en su nombre, en función a vuestro requerimiento de mejora de precio, al respecto, hacemos llegar a ustedes nuestra mejor oferta por 10 aviones Petrel 912.

RENGLÓN	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO (IVA INCLUIDO)	PRECIO TOTAL (IVA INCLUIDO)
1	AERONAVE DE INSTRUCCIÓN BÁSICA 80 HP Marca PETREL Mod. 912	10	\$ 798.255,00	\$ 7.982.550,00
MONTO TOTAL OFERTADO				\$ 7.982.550,00

SON PESOS SIETE MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y DOS MIL QUINIENTOS CINCUENTA CON 00/100

A fs. 358, se emitió dictamen jurídico. Si se lo lee atentamente, este en realidad solamente concluye que el administrador de la ANAC era competente para seguir adelante con la licitación. Sin embargo, no era sobre la competencia sobre lo que tenía que dictaminar, sino sobre la legalidad del procedimiento.

adjudicación, esta Dirección de Asuntos Jurídicos es de opinión el Administrador Nacional de Aviación Civil es competente para el dictado del acto administrativo que aprueba el procedimiento llevado a cabo mediante la Licitación Pública N° 4/2013 cuyo objeto es la adquisición de aeronaves de instrucción básica, adjudica a la oferta de la firma GLOBAL JET AVIATION S.A. por un importe de PESOS SIETE MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y DOS MIL QUINIENTOS CINCUENTA (\$ 7.982.550,00) y designa a los miembros de la comisión de recepción, de conformidad con lo establecido en el Decreto N° 1770/2007, N°

A pesar de este cúmulo de irregularidades detectadas, advertencias y el direccionamiento claro de la licitación hacia una empresa concreta, el **20/12/2013**, mediante Resolución ANAC 1137, firmada por el administrador nacional **Alejandro Granados**, se aprobó el procedimiento de licitación y se adjudicó a **Global Jet Aviation SA** (fs. 361/4).

El mismo **20/12/2013**, se hizo saber a Global Jet Aviation SA que se encontraba a su disposición para ser retirada la orden de compra (fs. 366). Esta especificaba el precio y las condiciones de pago y fue retirada por **Leonardo Barone**, quien firmó al pie.



Importe Neto	
--------------	--

Son Pesos: SIETE MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y DOS MIL QUINIENTOS CINCUENTA

Condiciones de Pago: 30 DIAS FECHA FACTURA// 30% ANTICIPO// 30% CONTRA ENTREGA DE 4 UN.// 30% ENTREGA 6 UN. // 10% CERTIFICACIÓN DE FABRICA

La notificación de la orden de compra al adjudicatario produjo el perfeccionamiento del contrato (art. 95 del Reglamento del Régimen de Contrataciones de la Administración Nacional, Decreto 893/2012).

Vale aclarar que, antes de la notificación de la orden de compra o a la firma del respectivo contrato, la jurisdicción o entidad contratante **debió verificar la disponibilidad del crédito y cuota**, y realizar el correspondiente registro del compromiso presupuestario (art. 95 del reglamento citado).

Rápidamente, el 23/12/2013, **Global Jet Aviation SA facturó el anticipo financiero de \$ 2.394.765,00** (fs. 403, es la factura n° [redacted] de la empresa).

Destaco que las **facturas n° [redacted], [redacted] y [redacted]** de la empresa fueron también emitidas con relación a esta licitación. Ello pone en evidencia que la empresa inicia su actividad con esta licitación.

No aparece explicado para qué se otorgó un anticipo financiero a Global Jet Aviation SA, ni tampoco **aparece como razonable**, si se tiene en cuenta que la ANAC **no contrató con el fabricante**, sino con una empresa que según sus dichos **era distribuidora**. Como distribuidora, su rol debería ser comprar el producto para luego distribuirlo.

En este caso, los aviones **no estaban fabricados** aún, por lo que un **anticipo financiero al distribuidor**, en principio, carecería de una explicación lógica y lo que evidenciaría es un beneficio irrazonable, como así **la discrecionalidad y la falta de control en el manejo de los fondos del Estado Nacional**.

Surge del acta acuerdo agregada a fs. 389 de la licitación que el **anticipo de \$ 2.394.765 fue transferido a Global Jet Aviation SA el 29/1/2014** (se inserta imagen).

Del precio acordado, según Orden de Compra N° 88/2013, "EL ADJUDICATARIO" acepta que "LA A.N.A.C." ya le transfirió, con fecha 29 de enero de 2014, en concepto de anticipo y como principio de ejecución contractual, la suma de PESOS DOS MILLONES TRESCIENTOS NOVENTA Y CUATRO MIL SETECIENTOS SESENTA Y CINCO (\$ 2.394.765), quedando un saldo de PESOS SEIS MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS TREINTA Y NUEVE CON 20/100 (\$ 6.447.539,20), el que será abonado por "LA A.N.A.C." a "EL ADJUDICATARIO" según lo previsto en la Orden de Compra N° 88/2013.

La oferta adjudicada se refería a aviones Petrel 912i. Conforme surge de sitios web de acceso público, como ya adelanté, se trata de un producto elaborado como resultado de un proyecto que trabajaron los alumnos del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA), ejecutado tras la firma de un convenio entre el ITBA –cuyos alumnos y profesores se ocuparon del diseño– y Proyecto Petrel SA –que se hacía cargo de la certificación–.

A consecuencia del acuerdo, la Universidad sería propietaria de la patente y debía recibir un porcentaje de cada avión vendido para destinarlo a la investigación, y Proyecto Petrel se ocuparía de la producción y de la comercialización. Esto guarda coherencia con lo manifestado por la SIGEN cuando realizó el informe de precio testigo, oportunidad en la cual manifestó que “... *en el mercado local no ha sido factible hallar bienes que cumplan la totalidad de las Especificaciones Técnicas requeridas por el Pliego...*”.

Es evidente, entonces, que **no solamente la oferente era una empresa que recién iniciaba su actividad**, sino que además el producto que ofreció vender al Estado era un **producto nuevo**, que aún no había sido fabricado ni introducido en el mercado.

En una publicación realizada en el sitio web todociencia.com.ar, titulada *Vuelo eléctrico*, se menciona que la ANAC fue, en 2015, **el primer cliente de Proyecto Petrel**.

A esta altura, cabe preguntarse si nos encontramos ante una verdadera licitación o, en rigor de verdad, se trató de una simulación para que la ANAC discrecionalmente financiara, con recursos del erario, un proyecto de una empresa privada. Y que se entienda bien, acá no está en discusión una política de la ANAC tendiente a promover la industria nacional, sino la transparencia, los principios de igualdad y la legalidad de un proceso licitatorio simulado, direccionado, como así la debida y correcta aplicación de fondos del Tesoro nacional.

Siguiendo con el análisis del proceso licitatorio, el **4 de febrero de 2014** se dejó constancia de la integración de las **garantías mediante pólizas de seguro de caución**:



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

2014 - Año de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, en el Bicentenario del Combate de Montevideo

FOLIO 4

NOTA DCC: 53/2014

SAF 669

BUENOS AIRES, 4 de febrero de 2014.

A. COORDINACIÓN AREA TESORERÍA:

Por la presente notificamos la integración de la garantía de adjudicación de la Licitación Pública N° 4/2013, correspondiente a la siguiente firma:

FIRMA	DOCUMENTACIÓN ENTREGADA	MONTO	BANCO/COMPANÍA ASEGURADORA
GLOBAL JET S.A.	POLIZA DE SEGURO DE CAUCIÓN N°	\$ 798.255	ZURICH

Así mismo, notificamos la integración de la contragarantía por anticipo financiero de la Licitación Pública N° 4/2013, correspondiente a la siguiente firma:

FIRMA	DOCUMENTACIÓN ENTREGADA	MONTO	BANCO/COMPANÍA ASEGURADORA
GLOBAL JET S.A.	POLIZA DE SEGURO DE CAUCIÓN N°	\$ 2.394.765	ZURICH

Por último, solicitamos la devolución de la garantía de oferta de la Licitación Pública N° 4/2013, correspondiente a la siguiente firma:

FIRMA	DOCUMENTACIÓN ENTREGADA	MONTO	BANCO/COMPANÍA ASEGURADORA
GLOBAL JET S.A.	POLIZA DE SEGURO DE CAUCIÓN N°	\$ 525.000	ZURICH

Rodrigo 04/02/14

RODRIGO ARAMBURU DE DÍOS
COMISARIO EN JEFE DE COMPRAS
COMISIÓN NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE BIENES
NACIONALES (CONABIN)

RECIBIDO:

RODRIGO ARAMBURU DE DÍOS
COMISARIO EN JEFE DE COMPRAS Y LICITACIONES
COMISIÓN NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE BIENES
NACIONALES (CONABIN)

Adelanto que, finalmente, frente al incumplimiento acaecido, la ANAC intentó hacer valer las garantías y que estas resultaron falsas.

Como ya se evidenció, Global Jet Aviation SA no podía tener ninguna certeza de que iba a poder cumplir el contrato, pues no fabricaba los aviones ni había certificado el producto ante las autoridades, lo cual su contratación aparece como absolutamente irrazonable desde todo punto de vista.

Esta empresa, en rigor, dependía de que Proyecto Petrel pudiera llevar adelante la fabricación de un producto que aún no había comenzado a fabricar. En esas condiciones, presentar un seguro de caución hubiera importado someterse al riesgo de que Proyecto Petrel no cumpliera, la aseguradora tuviera que responder por la garantía y luego intentara repetir contra Global Jet Aviation SA.

Ese es el marco en el cual se presentaron las **garantías falsas**. El perjuicio hasta aquí es evidente.

4.13. EL REAJUSTE DEL PRECIO Y DE LOS PLAZOS POCO DESPUÉS DE LA ADJUDICACIÓN

Pero esto no es todo, nótese el perjuicio para las arcas del Estado continuaron. En efecto, apenas transcurrido poco más de un mes desde la adjudicación, el 30/1/2014, Barone, en representación de Global Jet Aviation SA, presentó un pedido de reajuste del precio ante la ANAC, pese a que la empresa no había objetado la advertencia que había efectuado la Comisión de Análisis de la Oferta (me refiero a la advertencia relativa a que en la oferta ya se había ponderado la variación de precios futura):

Dadas las actuales circunstancias del país y que son de público conocimiento, mi representada se ve imposibilitada de cumplir con el objeto de la Licitación Pública supra referida, en atención a la enorme variación de costos producida. En efecto, y tal cual se informara en el documento denominado "MEJORA DE OFERTA" ya mencionado, el 48,8% del costo total de la aeronave se encuentra compuesta por materiales importados y, consecuentemente, cotizados en dólares estadounidenses.

Fr. 332

Teniendo en cuenta ese hecho y tomando como valor de la divisa aquella informada por el Banco de la Nación Argentina, destaco, a continuación, la variación (por cada dólar) que se produjo desde la presentación de la mejora de oferta a la fecha:

04/11/2013	\$	5,945.-
29/01/2014	\$	8,020.-

Esta situación hace que la variación de la moneda extranjera alcance, aproximadamente, un 35%; lo que demuestra la total y completa imposibilidad de mi representada, de cumplir con la exigencia de la licitación en virtud de no poder atender los costos de la construcción de una aeronave de las características requeridas y volviendo a destacar la incidencia del porcentaje de material importado que lo integra, a cuyos proveedores se les debe abonar en la mencionada divisa.

Resulta evidente que...

Por otro lado, señaló que no iba a cobrar las sumas libradas a su favor hasta tanto se resolviera ese tema, del cual dependía que el contrato pudiera continuar:

Entiende esta parte que la petición posee suficientes fundamentos para tener una recepción favorable de esa Administración para el aumento del precio. Caso contrario y con el fundamento legal mencionado, deberemos declarar resuelto el contrato en cuestión con sustento en los cambios producidos en el país y la aplicación de la Teoría de la Imprevisión.

En virtud de todo lo expuesto, es que mi representada no percibirá la Factura librada oportunamente, por la que emitirá la correspondiente Nota de Crédito, hasta tanto se resuelva la cuestión planteada en la presente.

La asesoría jurídica de la ANAC emitió dictamen el 30/5/2014, en el que consideró que, desde su ámbito de competencia, se encontraban configuradas las circunstancias fácticas y jurídicas por las cuales podría autorizarse el reajuste del precio y podría procederse a la firma del acta acuerdo que se había puesto a consideración (fs. 382/5).

Es llamativo, que en este estado aparezca **PROYECTO PETREL DIRECTAMENTE EN EL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO.**

En efecto, ese mismo día se firmó el acta acuerdo entre la ANAC –representada por el Dr. Alejandro Agustín Granados–, Global Jet Aviation SA –representada por el Ing. Leonardo Luis Barone– y Proyecto Petrel SA –representada por F. J. C. L.– (fs.386/391). En los considerandos de ese acuerdo, se refiere que, en el marco de la licitación, se enviaron invitaciones a 18 diferentes proveedores del rubro. Se menciona también que hubo varias negociaciones entre las partes y que acordaron un nuevo precio y una nueva fecha de entrega.

El nuevo precio acordado fue de \$ 884.230,42 por aeronave, y el total fue de \$ 8.842.304,20 por las 10 aeronaves.

Asimismo, de manera inexplicable y con un beneficio indebido para las empresas, se modificó el cronograma de entregas del pliego de bases y condiciones, que debió haber sido la ley para las partes, por el siguiente:



- no más tarde que el 4 de agosto de 2014: los aviones números 1 y 2 de la serie;
- no más tarde que el 30 de septiembre de 2014: los aviones números 3 y 4 de la serie;
- no más tarde que el 22 de diciembre de 2014: los aviones números 5 a 10 de la serie y el certificado de producción de la fábrica.

Se dejó establecido que el **anticipo de \$ 2.394.765 ya había sido transferido a Global Jet Aviation SA el 29/1/2014.**

En cuanto a la forma de pago, se dispuso lo siguiente:

- Contra la entrega de las primeras 4 aeronaves según cronograma acordado en la cláusula precedente, "LA A .N A C ." pagará a "EL ADJUDICATARIO " la cantidad de \$ 2.662.691,26, correspondiente al 30 % previsto del precio.
- Contra la entrega de las restantes 6 seis aeronaves, prevista para no más tarde que el 22 de diciembre de 2014, \$ 2.910.617,52, correspondiente al 30 % previsto en la orden de compra suscripta, con más la diferencia del valor ajustado del anticipo pagado. En oportunidad de la obtención del certificado de producción de la fábrica, \$ 884.230,42.

Por otro lado, el adjudicatario se comprometió a entregar a la ANAC en el **plazo de 5 días corridos una póliza de garantía** de cumplimiento del contrato que cubriera el monto total acordado en ese acuerdo.

En cuanto a **Proyecto Petrel SA**, se comprometió a lo siguiente (inserto imagen):

"PETREL" se compromete a entregar a "EL ADJUDICATARIO" las 10 aeronaves licitadas y el certificado de producción, conforme el cumplimiento del contrato ya suscripto entre "PETREL" y "EL ADJUDICATARIO" y las fechas estipuladas en la presente cláusula.

4.14. SOBRE EL INCUMPLIMIENTO DE LOS NUEVOS PLAZOS

A pesar de los beneficios y los privilegios otorgados, la contratista no cumplió con lo acordado. En efecto, recordemos que en el acta acuerdo ya mencionada, a más tardar el **4 de agosto de 2014 el adjudicatario debía entregar dos aviones.**

Sin embargo, **4 días hábiles antes de que venciera ese plazo, esto es, el 28 de julio de 2014, Leonardo Barone**, en representación del adjudicatario, **presentó una nota en la que informó demoras en la producción de las aeronaves** ocasionadas por

diversos factores en los procesos de producción, certificación e importación de partes (fuertes demoras en la aprobación de DJAI) y **solicitó un nuevo cronograma.**

Adjuntó **nota de Proyecto Petrel SA** en la que informaba las causas de las demoras. **El nuevo cronograma propuesto fue el siguiente:**

- 1) aeronaves 1 y 2: finales de noviembre de 2014;
- 2) aeronaves 3, 4 y 5: finales de mes de diciembre de 2014;
- 3) aeronaves 6 y 7: finales de enero de 2015;
- 4) aeronaves 8 y 9: finales de febrero de 2015;
- 5) aeronave 10: primera quincena de marzo de 2015 (fs. 392).

La nota de Global Jet Aviation SA fue acompañada de una nota de **Proyecto Petrel** en la cual se explican los motivos de la demora.

Lo relevante de esta nota es que queda en evidencia que se trató de una licitación simulada. Podríamos decir que, más que una licitación, hubo una financiación, por parte de la ANAC, de la construcción de un nuevo tipo de avión.

Incluso, al leer esta nota, pareciera que lo que se hizo no fue adjudicar a un proveedor, sino financiar un nuevo proyecto. En esas condiciones, es claro que se trató de una licitación simulada para poder contratar a la empresa destinataria del financiamiento.

Llegamos a esta conclusión teniendo en cuenta que, en esa nota, Proyecto Petrel señala: *“...el plan, desde su origen, contemplaba la necesidad de la puesta en funcionamiento de una nueva fábrica de aeronaves, con los inconvenientes y desafíos que esto conlleva. El gran rédito para el proyecto emprendido por ANAC, con la adquisición de estas aeronaves de instrucción, de origen nacional, es la fundación de una nueva industria de Aeronaves que viene a cerrar el ciclo iniciado en el año 2003 por Proyecto Petrel S.A., que interpretando los tiempos de cambio que se estaban gestando en la política nacional, decidió, a riesgo propio, realizar el diseño, la construcción y la certificación de una nueva aeronave que pudiera ser el recambio de las aeronaves de instrucción de la Argentina...”* (fs. 393/5).

Inexplicablemente, el **mismo 4 de agosto de 2014**, los integrantes de la Comisión Receptora de Bienes y Servicios **otorgaron la prórroga solicitada** (fs. 397)

Obviamente, los plazos de la prórroga tampoco se cumplieron.

4.15. SOBRE LA RENUNCIA DE L., PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE GLOBAL JET AVIATION

De acuerdo al legajo aportado por la IGJ, el **7/11/2014 se aceptó**, en asamblea general extraordinaria, **la renuncia del presidente del Directorio de Global Jet Aviation SA R. E. L..**



A partir de entonces, el directorio quedó integrado de la siguiente manera: **C. A. S. como presidente y E. C. S. como director suplente.**

En cuanto a las acciones de la sociedad, en esa fecha estaban en cabeza de los mencionados S.y S..

4.16. CONTINÚA EL TRÁMITE EN EL EXPEDIENTE DE LICITACIÓN

El **20/11/2014**, pocos días antes de que venciera el plazo para la entrega de las **2 primeras aeronaves**, nuevamente se presentó **Leonardo Barone** en representación de la adjudicataria, e **informó que, a fines de agosto, la AFIP autorizó el ingreso de 4 de los 10 motores y que por ello se veían obligados a solicitar el otorgamiento de una nueva prórroga**, según el siguiente detalle:

- 1) 2 aeronaves antes del 30/3/2015;
- 2) 2 aeronaves antes del 31/7/2015, y
- 3) un **plazo flotante** para la entrega de las restantes 6 aeronaves por encontrarse condicionada por las disposiciones de la AFIP, pues de ello dependía la entrega de los motores (fs. 398).

El **25/11/2014**, nuevamente, los integrantes de la **Comisión Receptora de Bienes y Servicios, inexplicablemente, en vez de sugerir la aplicación de multas y hasta la rescisión del contrato, otorgó la prórroga solicitada**, y dejó flotante el plazo de **6 aeronaves**, sujeto a la factibilidad de importar los motores necesarios para equiparlas, pero no **más allá del 31 de agosto de 2015**.

Se señaló en esa ocasión que, en las sucesivas auditorías de fabricación llevadas a cabo por el personal del Departamento de Certificación Aeronáutica de la ANAC, se constató la existencia de 4 motores, un importante estado de avance de 2 estructuras de aeronaves y 2 estructuras más en un estado de avance intermedio (fs. 399).

El **30/12/2014**, **Global Jet Aviation SA facturó las 2 primeras aeronaves por \$ 1.326.345,63** (fs. 404, es la factura n° ■ de la empresa).

El **18/3/2015** se procede a la entrega de las primeras 2 aeronaves, que quedaron sujetas a verificación y conformidad de la **Comisión de Recepción de Bienes y Servicios designada por la ANAC** (véase acta de recepción de bienes de fs. 400).

Finalmente, el **27/3/2015** se realizó el **acta de recepción central**, en la que luego de realizar la verificación correspondiente se observó que las aeronaves entregadas **tenían un faltante del 10% conforme las especificaciones técnicas**. Motivo por el cual, **otorgó un plazo de 120 días corridos** para completar las faltantes y retuvo el 10% del precio mientras tanto y ordenó la presentación de un seguro de caución por \$ 1.193.711,07 (fs. 401/2).

A fs. 403 (v. también fs. 406) se agregó una póliza de seguro de caución en garantía de anticipo, emitida el 31/3/2015. Como señalé antes, posteriormente se descubrió que se trataba de una garantía falsa.

El 16/7/2015 se entregaron otras 2 aeronaves (fs. 407). Nuevamente, en este caso, la Comisión de Recepción de Bienes y Servicios, luego de realizar la verificación correspondiente, indicó que la recepción se realizaba en forma provisoria debido a la **existencia de faltantes que representaban el 10 % del valor total de la aeronave**. También en este caso se ordenó la integración de una garantía de caución de \$ 1.193.711,07 y la retención del 10 % del precio (fs. 409).

Sin embargo, y esto habrá que profundizarse en la investigación, dada la posible irregularidad o la llamativa la inconsistencia, el **contratista emitió factura por las 2 aeronaves el 30/12/2014 por la suma de \$ 1.326.345,63** (es la factura n° [REDACTED] de la empresa, fs. 410).

Por otro lado, conforme fs. 411/2, se aportó “póliza de seguro de caución en garantía de anticipo” de Zurich del 31/7/2015 por la suma de \$ 1.193.711,07. También en este caso, se detectó posteriormente que la garantía era falsa.

Y a esta altura hago un paréntesis para referirme a un documento que se agregó en el **legajo del acreedor Transcol presentado por Proyecto Petrel** al presentarse en **concurso preventivo**, pues también **existen inconsistencias** entre lo recién referido y lo que surge de esa otra constancia.

Me refiero a una nota firmada por el presidente de Proyecto Petrel Carlos Antonietti en la que señala que el 30/12/2017 emitió factura A [REDACTED]-[REDACTED] a Global Jet Aviation SA por \$ 5.087.924,99.

Allí se **indicó que se recibieron pagos, pero quedaría un saldo de \$ 3.243.924,99** que el Sr. Barone (de Global Jet Aviation SA) insistía en que no se adeudara suma alguna y que **PETREL debía entregar un avión más, pues se habrían pagado 5 aviones y la empresa entregó 4**. Dice la nota que el contrato involucró a la ANAC, que, invocando esa faltante, no adjudicó a Petrel un nuevo contrato en 2018, causándole un serio perjuicio, todo lo cual también deberá ser analizado en la investigación que se abra.

Volviendo al trámite de la licitación, pocos días antes de la fecha tope fijada para la entrega, nuevamente se presentó **Leonardo Barone** para **solicitar una nueva prórroga hasta marzo de 2016**.

Para ello adjuntó planilla con el detalle del estado de las declaraciones juradas anticipadas de importación y copia de esas planillas (fs. 413 y siguientes). La **Comisión de Recepción** contestó que quedó acreditado que la demora en la entrega fue **por razones exógenas a Global Jet Aviation SA** y solicitó, antes de evaluar el



pedido de prórroga, que se remitiera un detalle del grado de avance de las aeronaves y fecha estimada de entrega (fs. 471). La respuesta la dio **Leonardo Barone** el 31/8/2015 (fs. 472).

Ese mismo día (31/8/2015), la Comisión Receptora de Bienes y Servicios, inexplicablemente, consideró que la empresa había actuado con la debida diligencia y que, mediante las auditorías realizadas, se constató el grado de avance de las aeronaves. En esas condiciones, elevó al administrador Granados el pedido de prórroga a los fines que pudiera corresponder (fs. 479).

El mismo 31/8/2015, el administrador nacional Granados otorgó prórroga hasta el 31/3/2016 para las 6 aeronaves faltantes (fs. 480).

Finalmente, pese a esta ilegal prórroga concedida, tampoco se entregaron las aeronaves dentro de ese plazo.

Justamente, ante el incumplimiento, el **30/3/2016, Leonardo Luis Barone**, como apoderado de Global Jet Aviation SA, se presentó ante la ANAC y **solicitó una reconsideración y reajuste del precio de la oferta.** Señaló que el precio resultante del acuerdo de elevación de costos quedó desproporcionado respecto a los costos actuales tanto de las aeronaves ya entregadas como de las pendientes de entrega. Brindó explicaciones referidas al incremento de precios, al aumento de la cotización del dólar y al incremento de los costos por mano de obra, y concluyó que la empresa se veía imposibilitada de cumplir con lo pendiente en atención a la variación de costos. Solicitó que se considerara que los valores abonados a esa fecha resultaban compensatorios de las unidades ya entregadas, y que, para el caso de aceptar los nuevos valores de los aviones, **se abonara por cada uno de ellos la suma de \$ 1.633.111 (fs. 482/3).**

Ante ello, se solicitó a Global Jet Aviation SA que presentara los cálculos realizados y la documentación respaldatoria correspondiente. Este requerimiento se notificó a **Leonardo Barone**, que firmó en el expediente (fs. 486). Fue también **Barone** quien contestó el requerimiento (fs. 487 y siguientes).

A fs. 491, en virtud de que la empresa no había adjuntado una estructura de costos pormenorizada para verificar el incremento de los costos, el Departamento de Contabilidad y Finanzas de la ANAC **realizó el análisis correspondiente y llegó a la conclusión de que el valor actual era de \$ 1.275.763,25.**

Eso se puso en conocimiento de Global Jet Aviation SA y, nuevamente, quien se notificó de ello –y firmó al efecto en el expediente– fue **Leonardo Barone** (fs. 493), quien a continuación **impugnó los cálculos y señaló que quedó claro que se quebró la ecuación económico-financiera, y que por ello resultaba inviable la prosecución del contrato bajo las condiciones económicas que la ANAC propuso (fs. 494).**

A fs. 496, la Comisión de Recepción produjo un informe acerca del estado de cumplimiento de la empresa. A continuación, se inserta el texto correspondiente:



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

NOTA DCA N° 326/2016

Ref.: Entrega de aeronaves PETREL

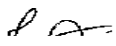
Córdoba, 05 de Julio de 2016

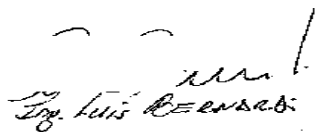
A LA DIRECCIÓN DE COMPRAS Y ADMINISTRACIÓN DE BIENES

A los efectos de detallar las entregas realizadas por la empresa Global Jet S.A. y dar cumplimiento a la Nota DCyAB N° 501/2016, a continuación se informa que:

1. El día 27 de Marzo de 2015 se realizó una recepción provisoria por parte de esta Comisión de Recepción, de dos aeronaves (LV-FUY y LV-FUZ) con los faltantes detallados en Acta de Recepción Central N°44/2015, adjunta.
2. El día 05 de Agosto de 2015 se realizó una recepción provisoria por parte de esta Comisión de Recepción, de dos aeronaves (LV-FVA y LV-FVB) con los faltantes detallados en Acta de Recepción Central N°45/2015, adjunta.
3. Al día de la fecha, la empresa Global Jet S.A. no ha informado a esta Comisión de Recepción acerca de nuevas entregas de aeronaves PETREL 912i.
4. Al día de la fecha, la empresa Global Jet S.A. no ha informado a esta Comisión de Recepción acerca de realizar la inspección de recepción definitiva de las aeronaves detalladas en 1 y 2. Tampoco se ha completado el proceso de recertificación en categoría VLA Utilitario.
5. La empresa Proyecto Petrel SA ha iniciado ante el Departamento de Certificación Aeronáutica los procedimientos para obtener la Certificación de Producción de la fábrica, requerida en el punto 5. b) de las Especificaciones Técnicas.
6. Al día de la fecha, la empresa Global Jet S.A. no ha informado a esta Comisión de Recepción acerca de la capacitación a inspectores de aviación general, requerida en el punto 21 de las Especificaciones Técnicas.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.


Ing. Mpc Aer. Matias José AICHINO
Jefe Departamento de Certificación Aeronáutica
DA - DNSO - ANAC
M. P. N° 1261


Ing. Luis B. ensab

Luego la División Compras y Administración de Bienes de la ANAC solicitó al director nacional de Seguridad Operacional ingeniero aeronáutico Paolo Marino que informara sobre el estado de avance del proceso de recertificación para la categoría VLS-utilitario de las aeronaves y del procedimiento para obtener la certificación de producción de fábrica por parte de la firma Global Jet Aviation SA.

A su vez, la asistente de la Dirección de Seguridad Operacional, cumpliendo instrucciones del director, solicitó al director de Aeronavegabilidad que diera respuesta al requerimiento. Este, a su vez, el 22/7/2016 dio intervención al jefe de Departamento de Certificación Aeronáutica.

Tras ello, el 16/8/2016, con una nota emitida desde Córdoba, el jefe de Departamento de Certificación Aeronáutica brindó información acerca del estado de avance del estado de recertificación, e indicó que se encontraba en un 70 % de avance.

Se hizo referencia a **un cambio de la estructura orgánica de Proyecto Petrel** (sin realizar mayores especificaciones respecto de ese cambio de estructura) y se indicó que luego de ello se retomaron las actuaciones por parte de la



empresa y que estaba prevista la visita a las instalaciones de un coordinador para coordinar los ensayos de vuelo y la documentación faltante para finalizar el proceso.

Brindó también información respecto del certificado de producción. Concluyó que la empresa Proyecto Petrel SA, en ese momento, contaba con una **autorización limitada para su modelo de aeronave Petrel 912i y que, hasta tanto se solucionaran las novedades detectadas en su sistema de producción, no se iba a emitir el certificado de producción.**

Indicó asimismo que existían constancias de que la empresa se encontraba trabajando en la solución de dichas novedades.

Cada vez queda más en evidencia que, en este caso, más que una licitación hubo un financiamiento de un proyecto de una empresa privada. Se habría otorgado el 30 % de anticipo financiero, el 90 % del valor de las 4 aeronaves entregadas y, pese al tiempo transcurrido, aún no estaba finalizado el proceso necesario para su correcta puesta en funcionamiento.

Recibida esa información, el 29/8/2016, el director de Compras y Administración de Bienes solicitó a la Dirección de Administración Financiera y Control que determinara cuál era el valor económico de lo efectivamente cumplido por la firma adjudicataria (fs. 504). Ante ello, el Departamento de Certificación Aeronáutica informó a fs. 508 que no tenía los alcances para ponderar qué porcentaje del total de la licitación representaba cada ítem. Proporcionó información para establecer el porcentaje. Se inserta la nota a continuación:



NOTA DCA Nº 485/2016
Ref.: NOTA DA Nº438/2016
EXP-ANC: 0002707/2016
Córdoba, 17 de Octubre de 2016

SEÑOR JEFE

Remito EXP de la referencia, compuesto de 3 (tres) tomos, vinculado con la adquisición de aeronaves por parte de ANAC e informo a Ud. que este Departamento de Certificación Aeronáutica no tiene los alcances para ponderar qué porcentaje del total de la Licitación representa cada ítem. No obstante lo anterior, detallo la siguiente información por ser éste el Departamento involucrado en la emisión de los Certificados de Aeronavegabilidad de las aeronaves recibidas y ser los responsables del seguimiento de la fábrica para la extensión del Certificado de Producción de la misma. Dicha información podrá ser utilizada por la Dirección de Compras y Administración de Bienes o quien corresponda, para estimar el porcentaje total de lo entregado por la empresa:

Componente	Estatus
10 Aviones Petrel 912i según especificaciones de fs. 102 a 104	Al momento se han recibido provisoriamente 4 (cuatro) aeronaves con faltantes. Los faltantes representan un 10% del total de cada aeronave, según fs. 401, 402, 408 y 409
Capacitación 6 inspectores con opción a 6 más, según especificaciones de fs. 104	Al momento no se han capacitado a inspectores de Aviación General
Certificación de Producción de fábrica según especificaciones de fs. 102 a 104	Al momento la empresa Proyecto Petrel SA se encuentra en proceso de obtención del Certificado de Producción, alcanzando un 65% del total del proceso

Avión Petrel 912i a proveer según especificaciones de fs. 102 a 104	100%
Avión Petrel 912i provisto según Acta de Recepción de fs. 401 a 402 y 408 a 409	90%

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

Ing. Mec. Aer. MA
Jefe Departamento de
DA-DI

OSÉ AICRINO
Jefe División Aeronáutica
NAC

4.16. SOBRE EL CAMBIO DE DIRECTORIO Y COMPOSICIÓN ACCIONARIA DE GLOBAL JET AVIATION SA

Teniendo en cuenta lo asentado en el acta de asamblea n° 5 obrante en el legajo de Global Jet Aviation SA aportada por la IGJ, hasta el 20/1/2017, esa empresa había cambiado la composición de los accionistas de la sociedad.

Los accionistas pasaron a ser Leonardo BARONE, M. Á. B. y M. L. D. L., por partes iguales.

Por otro lado, en esa acta de asamblea, se aceptó la renuncia del presidente C.A. S.; además, se designó en ese cargo a E. C. S. y, como director suplente, a M. Á. B..

4.17. CONTINÚA EL TRÁMITE DEL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO

El 16/6/2017, Marcelo Abad, a cargo de la Dirección General, Legal Técnica y Administrativa, presentó el análisis económico realizado con base en los informes de las distintas áreas técnicas (fs. 585).

Luego, el 29/6/2017, el director nacional de Seguridad Operacional Paolo Marino informó que no se registraron avances respecto de la certificación utilitaria de las aeronaves.

Según surge de fs. 528, el 4/7/2016, el Dr. Federico Schuller, director de Compras y Administración de Bienes –que venía conduciendo esa etapa del trámite del expediente–, solicitó a la Comisión de Recepción que informara si hubo avances respecto de la ejecución del contrato en lo referido a las tareas a cargo de la cocontratante Global Jet Aviation SA.

El jefe de Departamento de Certificación Aeronáutica Ing. Mec. Aer. Matías José Aichino contestó que no se registraron avances (fs. 529).

En ese estado, Federico Schuller, director de Compras y Administración de Bienes, el 17/8/2017 dio traslado del análisis económico financiero realizado a Global Jet Aviation SA por diez días, e indicó que, si no lo contestaba, se iba a considerar aceptado y debía procederse al reintegro de las sumas que surgían de aquel (fs. 530). Barone se notificó personalmente firmando al pie el 23/8/2017.

Leonardo Barone contestó el 31/8/2017 y señaló, en primer lugar, que **consideraba que la Administración había resuelto el contrato.**

Por otro lado, impugnó el análisis económico del que se le dio traslado, presentó sus propias cuentas, desconoció uno de los cuatro pagos invocados por la Administración y dijo que no era Global Jet Aviation SA la que adeudaba sumas de dinero a la Administración, sino que esta última le adeudaba a Global, e intimó a que se abonaran esas sumas.



Por último, solicitó que **se notificara a Proyecto Petrel, señalando que, por decisión de la Administración, esa empresa formaba parte de la licitación y, conforme nota firmada por las tres partes el 30/5/2014, se comprometió a cumplir con las operaciones pendientes que allí se enumeraron (fs. 532/3)**

5. SOBRE LA DOCUMENTACIÓN APÓCRIFA PRESENTADA (PÓLIZAS FALSAS)

El **26/12/2017, Federico Schuller**, director de Compras y Administración de Bienes de la ANAC, elaboró un informe del cual surge que, luego de que el contador Marcelo Abad –director general legal técnico y administrativo– le informó que la petición de la empresa iba a ser rechazada, a fin de adelantar las gestiones, **se contactó telefónicamente con la compañía de seguros Zurich. En esa oportunidad, tomó conocimiento de que la numeración utilizada en las pólizas de caución no correspondía a las utilizadas por esa Compañía.** No obstante, el personal de esa compañía le informó que, para estar seguros, debían ver la póliza completa.

Ante ello, el **28/12/2017**, junto con Leandro Aramburu de Dios (Departamento de Presupuesto) y Federico N. Molina (no se especifica cargo ni función), **Schuller se constituyó en la compañía aseguradora, donde el Sr. T. F. les informó que las pólizas no habían sido emitidas por Zurich y que el tomador Global Jet Aviation SA no figuraba en la base de datos de sus clientes.** Y se expuso que la persona que firmó las pólizas (S. G.) efectivamente trabajó en la compañía.

El **15/1/2018**, el **Cdor. Abad rechazó la pretensión de Global Jet Aviation SA y, antes de resolver, solicitó que se emitiera una comunicación formal para que la aseguradora ratificara lo informado por su personal.** Señaló en esa ocasión que el único argumento vertido por la empresa era que debía reconocerse el valor actualizado de las aeronaves entregadas y que ello debía ser descontado del total pagado.

Efectivamente, a fs. 556, **el apoderado de Zurich, M. L. informó y ratificó que las pólizas no fueron emitidas por esa aseguradora.**

Mas allá de esta confirmación, **cuando el grupo de trabajo de esta Fiscalía analizó las pólizas que fueron incorporadas al expediente y que debieron haber sido objeto de un profundo estudio por parte de los funcionarios de la ANAC antes de disponer cualquier erogación, verificamos la existencia de errores materiales que debieron haber alertado a la Administración nacional acerca de su falsedad.**

En efecto, pueden observarse las siguientes inconsistencias:

- **Póliza n° [REDACTED], Garantía de Ejecución de Contrato, fue emitida el 22/12/2013; aquel día era inhábil, pues era domingo.**

Asimismo, en aquella póliza también se pudo advertir que existen errores, tales como “*CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES CAPITAL FEDERAL*” (resulta redundante), así como cuando refiere que el tomador –Global Jet Aviation– “*está obligado a construir*”, cuando el objeto del contrato nada tiene que ver con la construcción.

- **Póliza n° [REDACTED], Garantía de Anticipo en Contrato de Suministro**, fue emitida el **28/1/2014**, pero, al definir los alcances de cuándo comenzaría a regir, se establece que “*el presente seguro regirá desde las cero horas del día 1 de NOVIEMBRE de 2014...*”. Es decir, que comenzaría a regir nueve meses después de su emisión.

Por otro lado, al referirse al objeto del contrato, se pueden observar errores de tipeo, tales como “**2013 CORRESPONCIENTE**”.

A ello deberán sumarse los mismos errores ya mencionados en la póliza n° 451883.

- **Póliza n° [REDACTED] y póliza n° [REDACTED]**, ambas Garantías de Anticipo en Contrato de Suministro, emitidas el **31/3/2015** y el **31/7/2015**, respectivamente, presentan los mismos errores de tipeo mencionados en la primera póliza.

Es decir que, **desde el 22/12/2013 hasta el 31/7/2015**, se cometieron errores materiales significativos, sin que se reparara en ello ni se observaran dichas pólizas con posterioridad, todo lo cual muestra la connivencia de los funcionarios de la administración pública con la maniobra articulada.

Nótese, que solo a partir de la necesidad de la Administración Nacional de Aviación Civil de lograr la ejecución de aquellas ante el incumplimiento contractual con Global Jet Aviation, se detectaron estas escandalosas omisiones.

6. EXTRACCIÓN DE TESTIMONIOS PARA LA INVESTIGACIÓN PENAL DE QUIEN ESTABA A CARGO DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, DR. ALEJANDRO AGUSTÍN GRANADOS, ASÍ COMO PARA TODOS LOS FUNCIONARIOS DE JERARQUÍA SUPERIOR O INFERIOR Y LOS PARTICULARES QUE PARTICIPARON EN LA MANIOBRA

Cuando mi **equipo de trabajo** y yo nos detuvimos a estudiar el caso para dimensionarlo y correr el velo interpuesto con esta aparente licitación pública, advertimos que este tipo de maniobras ilegales se repiten en diferentes ámbitos de la Administración pública. Podríamos decir que tuvimos **un déjà vu**, pues, como hemos



expuesto, las prácticas corruptas, los abusos, las trampas, los pasos ilegales y la omisión del Estado de controlar y resguardar la cosa pública son una constante. Como vemos, el modo de obrar se reitera en diferentes procesos penales, independientemente de la complejidad.

Obviamente, para enmascarar estas prácticas desviadas y lograr que pasen inadvertidas, se emplea una estrategia que consiste en obtener una licitación pública que aparenta cumplir con los recaudos legales, pero que esconde la intención de **despojar al Estado de recursos que podría utilizar para fines nobles.**

Y esto es muy grave. **En nuestro país, donde existen elevados índices de pobreza, desocupación y personas que no logran cubrir las necesidades más básicas, los actos de corrupción tienen una elevada incidencia negativa en la estructura del Estado democrático de derecho.**

Ciertamente, la corrupción provoca un **daño social inconmensurable**, dado que el dinero público que se **desvía para financiar la corrupción reduce sensiblemente la capacidad del Estado para atender** las necesidades básicas de la población en materia de: **salud, asistencia social, educación, vivienda, trabajo, justicia.** En fin, para asegurarles a las personas el **acceso a una vida digna.**

Por eso, cada vez con más énfasis, **se señala que la corrupción atenta directamente contra los principios democráticos del Estado de derecho**, al impedir el pleno ejercicio y goce de los derechos humanos.

Ya lo hemos dicho y lo repetimos de manera enfática: los **actos corruptos** y los **abusos de poder**, generan problemas en la **relación entre la legitimidad y la autoridad**, al lesionar directamente el núcleo de los **valores de la democracia.**

Principalmente, **invierten los principios del Estado de derecho:** a) donde debiera haber **igualdad** ante la ley generan **desigualdad**, b) donde debiera primar el **interés público** prima el **interés privado**, y c) donde debiera **primar la transparencia** priman los **secretos, la opacidad** y los **privilegios de unos pocos.**

En la **Resolución 1/17¹**, la **Comisión Interamericana de Derechos Humanos** reafirmó la importancia que tiene la **lucha contra la corrupción** para garantizar el **goce efectivo de los derechos humanos.** En dicha resolución, **referida principalmente a Guatemala** –pero que tiene relevancia internacional–, la **Comisión señaló que la corrupción afecta no solo la legitimidad de sus gobernantes** y los **derechos de las personas gobernadas**, sino en forma **profunda al erario nacional**, de por sí insuficiente para satisfacer los requerimientos de la ciudadanía en materia de: **alimentación, salud, trabajo, educación, justicia.**

¹ Comisión Interamericana de Derechos Humanos, 12 de septiembre de 2017.

Entonces, la **subordinación de intereses tan preponderantes al beneficio económico** y en **desmedro de los derechos fundamentales** nos muestra claramente cómo la **corrupción afecta y amenaza la vigencia de los derechos humanos**.

En una **sociedad democrática**, las decisiones que toman las autoridades se basan en la búsqueda del **bien común** y en el trato de los individuos en **igualdad de condiciones**. De allí que los actos, como los aquí analizados, que desvían las decisiones desde el bien común hacia **beneficios privados rompen esa base de la convivencia democrática**, al **generar privilegios en el acceso a la toma de decisiones**, con base en el poder que generan los actos de corrupción.

Como se viene exponiendo, suele ser difícil distinguir el ejercicio de la potestad discrecional de la Administración, del abuso de poder o la arbitrariedad. En particular, en los casos en los que la adjudicación de un contrato público se efectúa con una resolución formalmente adaptada a la legalidad, pero esconde detrás un pacto entre el funcionario y la persona jurídica (por razones de amistad o de cercanía política, por ejemplo).

Entonces, quienes tenemos la responsabilidad de investigar y aplicar la ley en estos casos, con el fin de descubrir y desterrar los pactos venales, estamos obligados a inmiscuirnos en el entramado de la contratación pública para desmenuzar pacientemente el trámite del expediente administrativo.

El análisis consiste en evaluar la razonabilidad del llamado a licitación y todo el proceso de licitación; además, exige hurgar exhaustivamente en cada una de las fases que componen la contratación. Esto supone un gran esfuerzo, si se pretende revelar el lado opaco, ilegal y corrupto de la contratación.

Nótese que la doctrina internacional coincide en que, por lo general, no llegan al derecho penal conductas delictivas que consiguen “bailar” con la legalidad. Uno de los ejemplos que se brindan y que se repiten con una asiduidad asombrosa es, el de las licitaciones públicas con especificaciones técnicas a medida –como en este caso–. Pero también hemos observado que, luego de adjudicarse el contrato, la Administración pública brinda al contratista “elegido” ciertos privilegios no contemplados en el pliego, tales como no exigir la presentación de documentación, aumentos de costos, modificaciones en el cumplimiento del contrato, prolongaciones injustificadas y otros privilegios que, en ocasiones, pueden llegar a aumentar discrecional e ilegalmente el costo inicial aprobado.

Todo esto, como venimos señalando, se encubre bajo “mecanismos legales”: la revisión de precios, la prórroga del contrato e incluso diversas modificaciones del contrato original.



De allí la relevancia de un análisis exhaustivo de las irregularidades en las contrataciones y, en especial, de las acciones en cada una de las fases de la licitación, pues ello permite mostrar la incidencia de la conducta en los encuadres típicos.

Precisamente, el primer informe anticorrupción de la UE² incluye un estudio monográfico de la corrupción en la contratación pública. Este señala las irregularidades ocultas que se producen en las fases del proceso, entre ellas: **i) especificaciones técnicas hechas a medida para favorecer a determinados licitadores; ii) conflictos de intereses; iii) criterios de selección desproporcionados y no motivados; iv) el uso injustificado de procedimientos de emergencia y urgencia; v) el tratamiento inadecuado de las ofertas temerarias; vi) la modificación injustificada de contratos.**

También es interesante mencionar que, en las recomendaciones de OCDE para combatir la colusión en la contratación pública³, se establecen ciertos patrones comunes y aplicables para diferentes casos: *i) el mismo proveedor presenta la oferta más baja en diferentes licitaciones; ii) los proveedores se retiran intempestivamente de las licitaciones; iii) algunas empresas nunca ganan, pero igual presentan ofertas; iv) las compañías se turnan para ser las licitantes ganadoras; v) el licitante ganador subcontrata trabajos con licitantes perdedores, y vi) el licitante ganador no acepta la adjudicación y luego se determina que está trabajando como subcontratista.*

Estos parámetros deben ser considerados en toda contratación para evitar, por ejemplo, la situación ilegal que se advirtió en este proceso licitatorio.

De acuerdo a lo expuesto, y habiendo analizado la documentación en profundidad, hemos llegado a la conclusión de que **existen elementos que ameritan una investigación amplia de la actuación de los funcionarios públicos y los particulares – no elevados a juicio– que intervinieron en el trámite licitatorio. Por eso vamos a requerir al Tribunal que se extraigan los testimonios correspondientes.**

Reiteramos: en el presente caso se presentan circunstancias objetivas que, si bien **tomadas por separado podrían considerarse neutrales, si se las analiza en su conjunto y contextualmente, obligan a replantear una investigación más profunda de la eventual configuración del delito.**

En este sentido, el repaso del análisis exhaustivo del expediente administrativo nos condujo a concluir lo siguiente:

- El expediente licitatorio analizado en conjunto con la información obrante en páginas web de acceso público evidencia que el llamado a licitación no habría

² Publicado en febrero de 2014.

³ De 2012.

sido sincero, sino que habría sido una **forma encubierta de direccionar el negocio hacia Global Jet Aviation SA y Proyecto Petrel SA.**

Ello, teniendo en cuenta que, desde el inicio de la licitación, incluso antes de convocar la presentación de ofertas, se presentó en el expediente un **presupuesto de Proyecto Petrel SA para la provisión de 10 aeronaves.**

- Proyecto Petrel SA sería una empresa que, junto con una universidad, desarrolló un proyecto de fabricación de **una aeronave que no había sido construida ni comercializada anteriormente.**
- Cuando se inició el expediente administrativo, Global Jet Aviation SA no era una sociedad inscripta. Recién se constituyó el 23/4/2012, esto es, **poco antes de que se dieran los primeros pasos para el llamado a la licitación.** En su objeto social está incluida la compra y venta de aeronaves. **El capital social fue de \$ 30.000 y, en el momento de su constitución, los socios integraron solamente el 25 % de ese capital social.**

Esto indica que carecía de **experiencia, solvencia, idoneidad y capacidad económica** para ser contratista del Estado.

Por ello, frente a esa innegable falta de solvencia técnica, profesional y económica de la empresa, posteriormente se presentó como **“distribuidora”** de Proyecto Petrel SA, **que resultaba también beneficiaria de la licitación amañada.**

- En este escenario, no se puede soslayar que la supuesta “distribuidora” de Proyecto Petrel SA, Global Jet Aviation SA, era en realidad una sociedad nueva, recién constituida, que aún no habría tenido actividad comercial a la fecha de la licitación, no tenía clientes, tendría un capital de solo \$ 30.000, del cual no se había integrado más que el 25 %.
- Finalmente, se convocó a licitación para la adquisición de 10 aeronaves con **una forma de pago que no parece proteger los intereses de la ANAC y que, por el contrario, sería muy beneficiosa para una empresa que aún no se habría iniciado en la actividad productiva.**

Recordemos se previó lo siguiente:

- abonar un anticipo del 30 %;
- el pago del 30 % contra la entrega de las primeras 4 aeronaves;
- 20 % contra la entrega de las restantes 6 unidades;
- 10 % al año de entrega de cada aeronave o al cumplimiento de la garantía de cada aeronave (lo que sucediera primero), y
- el 10 % restante contra la certificación de la fábrica.



Se puede observar que estas condiciones son muy beneficiosas para quien tenía que iniciarse en la producción, ya que, con el cumplimiento del 40 % del contrato, ya habría percibido el 60 % del precio.

Como no podía ser de otra manera, frente a una novel empresa sin ningún tipo de experiencia ni solvencia, las aeronaves se entregaron tardíamente y con faltantes, en el caso de las primeras 4 aeronaves. Sin embargo, se cobró el 90 % del precio de esas cuatro aeronaves más el **anticipo financiero**, otorgado “generosamente” por la administración pública.

Un dato no menor: las restantes quedaron sin entregar.

- Convocada la licitación, Proyecto Petrel obtuvo el pliego de licitación cuando Global Jet Aviation SA aún no había obtenido su inscripción en la IGJ. Finalmente, conseguida la inscripción, Global Jet Aviation SA adquirió el pliego y formuló la oferta como “distribuidora” de Proyecto Petrel. Queda claro que Global Jet Aviation SA no sería, en rigor, una distribuidora, sino una persona que inexplicablemente se interpuso entre la ANAC y Petrel.

Frente a lo expuesto, cabe preguntarse a esta altura cuál era el aporte de Global Jet Aviation SA al negocio para que Proyecto Petrel lo utilizara como intermediario para este único negocio.

O por qué motivo, si Petrel ya había obtenido el pliego licitatorio e incluso había preparado una oferta antes del llamado a licitación, utilizó como intermediaria Global Jet Aviation SA.

No puede dejar de tenerse en cuenta, para responder estos interrogantes, que el gasto de la licitación fue aprobado el mismo día en que Global Jet Aviation SA obtuvo su inscripción en la IGJ.

Entonces, ¿era Global Jet Aviation SA realmente un distribuidor de Proyecto Petrel? ¿Tenía el derecho de vender los aviones de Proyecto Petrel en un sector determinado? Al parecer, no. En un contrato de distribución, el distribuidor adquiere los artículos objeto de distribución, abona su precio y luego los revende. La ganancia depende de su éxito en el mercado y de la diferencia que obtenga entre lo que debe pagar al proveedor y lo que cobre a sus clientes.

Pero, en este caso, fue **Global Jet Aviation SA** la que ganó la licitación y no la otra empresa. De allí que nos preguntamos qué papel real cumplió Global Jet Aviation SA. Sin duda, son preguntas que deberán develarse a lo largo de la investigación que exhortamos a que se realice.

Otra de las cuestiones que deben investigarse profundamente es que del análisis del expediente de licitación se estableció que la forma de pago acordada incluía el pago de un **anticipo financiero del 30 %**.

Ahora bien, teniendo en cuenta que Global Jet Aviation SA invocó en su oferta la existencia de un contrato de distribución y que los aviones en cuestión aún no estaban fabricados a la fecha en que se celebró el contrato, cabe presumir que el precio de adquisición por parte del distribuidor Global Jet Aviation SA pudo no ser abonado sino hasta mucho tiempo después, cuando los aviones fueron efectivamente entregados.

Si esto fue así, **¿cuál fue el destino de ese 30 % hasta que las primeras aeronaves estuvieron en condiciones de ser entregadas?**

Por otra parte, si uno de los requisitos del pliego era acompañar una declaración jurada del resultado de la balanza comercial en el último ejercicio y de la proyectada para el ejercicio corriente, deberá investigarse por qué Global Jet Aviation SA no cumplió con ese requisito y también por qué la Administración pública la aceptó como contratista, pues la excusa de que se trataba de una empresa nueva que aún no tenía clientes ni había aprobado balances, en rigor, resultaba una confesión de que no iba a cumplir con el compromiso asumido. De más está decir que nunca se indagó sobre la circunstancia aludida, ya que se trató de una simple manifestación unilateral sin sustento documental alguno y con pronóstico incierto de que tenía proyectado vender una determinada cantidad de aviones.

Fue realmente grosero que, frente a tales manifestaciones, la ANAC tuviera por cumplidos los requisitos del pliego, cuando su art. 11 exigía la evaluación de la **idoneidad del oferente** y la **evaluación de su capacidad operativa, sus antecedentes** y la **conveniencia económica**. Aceptar como contratante una empresa que no tenía experiencia alguna, ni clientes, ni solvencia económica demostrable es una prueba clara de que aquí existió un pacto venal que amerita ser investigado.

Nunca una empresa en esas condiciones debiera ser contratada por el Estado por el riesgo cierto que implica a los magros recursos del erario. Es que, cuando están en juego los recursos de erario, se deben extremar todos los recaudos tendientes a evitar la defraudación de la habría sido objeto. El deber vigilancia y la posición de garantía obligaba a la Administración pública a seleccionar una empresa con años de actividad, solvencia y capacidad, pero, además, a analizar sus balances, su clientela, su proyección comercial antes de aceptarlo, para asegurarse que pudiera cumplir con su compromiso.

La poca seriedad de la firma y la inconveniencia de su contratación con el Estado quedan evidenciadas en que, por falta de capacidad, tuvo que presentar garantías de seguros de caución falsas.

Todo esto nos lleva a pensar que existió un pacto colusorio entre la Administración y los particulares, pues un obrar correcto, íntegro y diligente por parte de los funcionarios públicos debió advertir esta serie de irregularidades e ilegalidades que causaron un grave perjuicio al erario.



Nótese que este pacto venal queda al descubierto con acciones posteriores de los funcionarios, quienes no impusieron la multa por mora por cada incumplimiento en la entrega de las aeronaves que, de acuerdo al pliego, debía imponerse aun cuando la extensión de plazo fuera por causas debidamente justificadas. Tampoco se puede aducir una situación de caso fortuito o fuerza mayor, pues, si ese hubiese sido el caso, lo deberían haber notificado dentro del plazo que exige el art. 31 del pliego para que pudiera ser invocado.

Todo esto pone en evidencia que existiría un direccionamiento y favorecimiento inadmisibles de los funcionarios intervinientes en la licitación hacia Proyecto Petrel SA y Global Jet Aviation SA, cuya investigación debe profundizarse.

III) En este contexto, según lo manifestado en el punto anterior, este Ministerio Público Fiscal adelanta que habrá **de oponerse a la aplicación del instituto de conciliación previsto en el artículo 34 del CPPF**. Ello, por cuanto entiende que, en todas aquellas irregularidades e ilegalidades advertidas y analizadas, existe la posible vinculación de funcionarios públicos en el proceso licitatorio que, de algún modo, habrían hecho posible la adjudicación ilegal del contrato bajo estudio a la sociedad anónima Global Jet Aviation.

Tal oposición es acertada en cuanto han surgido de la presente investigación elementos suficientes para investigar a los funcionarios, y ello es un impedimento legal para la viabilidad del instituto. Justamente, a partir de las irregularidades advertidas –como ya se señaló–, quedarían pendientes de comprobación circunstancias que, sin duda alguna, imposibilitan dar curso a la conciliación pretendida.

En este sentido, es preciso remarcar que en el caso bajo estudio se imputa no solo la falsificación de un documento privado, sino que, a través de esa falsificación, se cometió el delito de defraudación a una Administración pública. Al respecto, no es posible soslayar la existencia de los compromisos del Estado asumidos en la Convención contra la Corrupción.

No escapa a esta parte la única persona por la que se elevó este sumario a juicio, no reviste la calidad de funcionario público. Sin embargo, la promesa de entrega de 10 aeronaves de instrucción básica realizada por Leonardo Barone a través de Global Jet Aviation a la Administración Nacional de Aviación Civil –de las cuales solo se entregaron 4– hace que el incumplimiento pactado impacte de manera directa en las arcas del Estado y ocasione el perjuicio patrimonial que quedará detallado en el punto *V* de este dictamen.

Entonces, la conciliación, entendida como una regla de disponibilidad, habilita a las partes de un conflicto a que puedan solucionarlo a través de un acuerdo económico, “...constituyendo el instituto una muestra de que se le ha devuelto a

*la víctima el poder de decidir sobre la acción penal persecutoria nacida de una conducta que lo ha perjudicado, al darle la posibilidad de lograr un acuerdo con quien lo damnificó*⁴. Pero nunca se puede otorgar consentimiento para una conciliación frente a los actos de corrupción que implican un perjuicio a las arcas del Estado y una mayor gravedad y trascendencia social.

En otras palabras, puede decirse que la finalidad del art. 34 del CPPF está orientada a que queden satisfechos los intereses de la víctima y la voluntad del imputado. Sin embargo, la pregunta es la siguiente: ¿qué ocurre cuando a partir del hecho imputado existe un interés público que prevalece sobre la voluntad de los otros dos?

Frente a este panorama, y a los fines de fundamentar la oposición de este Ministerio Público ante el planteo defensivo, es necesario remitirnos a la Resolución PGN N° 92/23, del 7/12/2023, en la cual el procurador general de la nación instruyó a los fiscales con competencia penal para adecuar su intervención en el trámite de acuerdos conciliatorios.

Al respecto, entendió que la aplicación del mentado instituto, *“...confluye con la atribución que posee el Ministerio Público Fiscal para disponer, en determinados casos (artículos 30, 31, 32, 33, 34 y 35 del CPPF), de la acción penal en función, de una instrumentación eficiente de la política de persecución penal que permite orientar sus recursos hacia la investigación de delitos de mayor gravedad y trascendencia social, y otorgar un papel relevante a la víctima tomando en cuenta su interés (artículos 9 inciso f de la Ley N° 27.148, 12 y 22 del CPPF y 3 incisos ‘a’ y ‘b’ de la Ley N° 27372)”* –el resaltado me pertenece–.

Destacó también, que, aunque la conciliación requiere de la voluntad expresa mediante un acuerdo entre el imputado y la víctima – **cuestión que no ocurrió en el presente expediente**–, **la intervención y conformidad del Ministerio Público Fiscal es ineludible**, por cuanto debe velar por que tales acuerdos no transgredan los límites normativos y luego, una vez verificado ese marco, por que aquellos se ajusten a las razones de política criminal que orientan su actuación. **En el caso de no verificarse cualquiera de esas condiciones, sus representantes tienen la obligación de mantener vigente el impulso de la acción penal, en cumplimiento de su deber de velar por la recta observancia de la ley o bien, aun cuando el caso se encuentre comprendido dentro de su marco, para asegurar la existencia de un interés público prevalente** (aquí también el resaltado me pertenece).

En tal sentido, y tomando como referencia el “interés público” que se menciona en el párrafo que antecede, es preciso señalar que los supuestos que rodean la aplicación del instituto de la conciliación no deben alejarse de aquellas circunstancias por

⁴ Código Procesal Penal Federal – Comentado pág. 214 y ss.



las cuales se fundan las razones de política criminal, conforme lo previsto en el art. 30 del CPPF.

Y en esa dirección, se exige a los fiscales con competencia penal que adecuen su actuación a los lineamientos de política criminal *con la finalidad de lograr una persecución penal más efectiva frente a determinadas circunstancias que contradicen los intereses de la sociedad y resultan incompatibles con el instituto de la conciliación* (artículos 33 inciso V de la Ley N° 24946 y 12 inciso 'a' de la Ley N°27148).

Ello, debido a las particularidades que puedan presentarse en cada caso concreto, como en este en particular.

Sin perjuicio de lo analizado hasta aquí, es importante recordar que, en el marco de la causa nro. XXX/2011, que tramitó ante el Tribunal Oral en lo Penal Económico nro. 3, de esta ciudad, el 3/7/2014, se le **concedió al Sr. Barone el instituto previsto en el artículo 76 bis del CP**, conforme surge de la certificación de antecedentes del 14/8/2023, agregada al sistema informático Lex 100.

Y en este punto también debemos detenernos, puesto que tanto la **suspensión de juicio a prueba** como la **conciliación son soluciones alternativas de conflicto que permiten la extinción de la acción penal**. Entonces, nos preguntamos si es viable una superposición de **soluciones alternativas** sin que ello debilite la intención del legislador al aplicar cada una de ellas.

Es necesario mantener una pauta objetiva y coherente con las normas que regulan este otro método alternativo de resolución de conflictos para lograr que los criterios de disponibilidad de la acción no se conviertan en una forma de eludir la responsabilidad penal.

Sobre este tópico también se expuso el **Sr. procurador general en su instrucción citada**, al afirmar: *"...cuando el imputado se encuentra bajo condiciones de suspensión de un proceso a prueba, la celebración de un acuerdo conciliatorio atenta directamente contra la finalidad de aquella, pues permitiría que la comisión de un nuevo delito o varios delitos sucesivos que se vayan conciliando, no tenga ninguna consecuencia para el imputado"*.

Comparto plenamente sus argumentos y por eso entiendo que tampoco correspondería darle una segunda oportunidad a una persona que viene demostrando desapego continuo a la ley.

En particular, debemos destacar que, si bien el 6/4/2016 se extinguió la acción penal respecto del imputado y se dispuso su consecuente sobreseimiento, lo cierto es que **no solo** no han transcurrido hasta la actualidad los 8 años que prevé el art. 76 *ter* del Código Penal, sino que, antes de su cumplimiento, habría **cometido un nuevo delito** que es, ni más ni menos, el que da origen a la presente investigación.

Concretamente, surge de la Resolución PGN N° 92/23 que se viene analizando que, *“El o la fiscal interviniente debe oponerse cuando la persona imputada haya sido investigada en otro proceso en el que se resolvió, a su respecto, la suspensión del proceso a prueba, ya sea que ésta se encuentre en curso, o bien no haya transcurrido un tiempo mayor o igual a ocho años contado a partir de la fecha de vencimiento del plazo por el cual se hubiera concedido este instituto”*, o bien, como ya se mencionó, siempre que el imputado **no cometa un nuevo delito**.

Es decir, en el caso de autos no solo no transcurrieron los 8 años, sino que, además, se interrumpió ese término con la comisión de este delito que debe ser juzgado en un juicio oral y público.

Por último, no puedo soslayar que sobre la cuestión que nos ocupa ya se ha expedido la Justicia federal de la provincia de Santa Fe, más concretamente el titular de la Fiscalía Federal N° 1, Dr. Jorge Gustavo Onel, en cuanto se opuso a la homologación por parte del Juzgado Federal N° 1 de ese fuero del acuerdo entre un empresario y la Agencia de Administración de Bienes del Estado, en el marco de una causa por administración fraudulenta.

En su dictamen sostuvo: *“...el delito investigado excede el daño a una víctima concreta que pueda ver satisfechas sus pretensiones a través de una reparación económica, porque en los delitos contra la administración pública, se afectan bienes jurídicos supraindividuales...”* (el resaltado me pertenece). Por su parte, también refirió: *“...operan en autos restricciones convencionales, legales y de política criminal para la procedencia del instituto reclamado toda vez que, del mismo modo en que la no celebración del debate oral pueda resultar útil para la consecución de los fines del Ministerio Público Fiscal, también puede resultar su realización, concretamente en aquellos casos en los cuales únicamente mediante esa forma de resolución del caso resulte posible cumplir con el fin de promover la actuación de la justicia en defensa de la legalidad y de los intereses generales de la sociedad”*⁵.

En consecuencia, para promover y consentir los acuerdos conciliatorios –más allá de las formalidades que estos deben cumplir–, quedará bajo exclusiva determinación de los representantes del Ministerio Público disponer o no de la acción penal, evaluando en cada caso si existen determinados supuestos en los cuales queden contrariadas las instrucciones generales fundadas en criterios de política criminal (art. 30 CPPF y art. 5 CPPN).

Con base en lo expuesto, en pos de evitar que una solución alternativa desvirtúe la finalidad pretendida, lo esbozado hasta aquí permite colegir que **no**

⁵ Causa FRO N° [REDACTED]/2018 “Minella, Jorge Alberto y otros s/Defraudación contra la Administración Pu Enlace : <https://www.fiscales.gob.ar/fiscalias/santa-fe-apelan-la-resolucion-que-homologo-un-acuerdo-conciliatorio-en-el-marco-de-una-causa-por-administracion-fraudulenta-de-un-bien-del-estado/>.



están dadas las condiciones para que este Ministerio Público Fiscal **preste consentimiento** ante un posible acuerdo de conciliación entre el imputado y la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), tal como lo plantea la defensa técnica de Leonardo Barone.

IV) Ahora bien, dicho esto que es suficiente para rechazar la propuesta de la defensa técnica del Sr. Barone, es necesario preguntarse si el planteo formulado, en cuanto a que se haga lugar al instituto de la conciliación y, de este modo, se extinga respecto del nombrado la acción penal bajo la normativa prevista en el artículo 59 inciso 6° del Código Penal con la modificación del artículo 34 del Código Procesal Penal Federal, está **válidamente materializado o no**.

Ello, sin desatender el análisis realizado en los *precedentes* de este dictamen.

Para ello, antes de expedirme sobre el fondo de la cuestión traída a estudio, habré de recordar la implementación del nuevo Código Penal de la Nación, a partir del cual se ha discutido la operatividad de la extinción de la acción penal por reparación integral del daño (art. 59, inciso 6° del CP).

Así, el 18/6/2015, se publicó en el *Boletín Oficial* la Ley 27.147, que modificó el artículo 59 del Código Penal e incorporó nuevas causales de extinción de la acción penal. Específicamente, en atención al planteo aquí formulado, se estableció en el inciso sexto que “*la acción penal se extinguirá... **por conciliación o reparación integral del perjuicio***”, y se señaló –asimismo-, que será “*de conformidad con lo previsto en las leyes procesales correspondientes*”.

Por ende, la aplicación de nuevas causales implicaría, de cierto modo, llegar a la resolución de determinados conflictos mediante vías alternativas que permitan descomprimir la tarea de los tribunales y acelerar los plazos procesales teniendo en cuenta el principio de economía procesal. En esto estamos de acuerdo. Sin embargo, **no todos los casos estarían en condiciones** de contar con el **consentimiento del Ministerio Público Fiscal**.

Continuamos.

La Comisión Bicameral de Monitoreo e Implementación del Nuevo Código Procesal Penal Federal del 13/11/2019 sostuvo que “*resulta indispensable implementar aquellos institutos procesales y/o artículos previstos en el Código Procesal Penal Federal que no resulten incompatibles con el sistema procesal establecido y que permiten un mayor goce de las garantías constitucionales para todos los justiciables de manera uniforme en todo el territorio nacional*”.

Ello, por cuanto entendió que “*los jueces y representantes del MINISTERIO PÚBLICO procurarán resolver el conflicto surgido a consecuencia del*

hecho punible, dando preferencia a las soluciones que mejor se adecuen al restablecimiento de la armonía entre sus protagonistas y a la paz social” (conforme surge del art. 22 del Código Penal Procesal Federal).

Ahora bien, la **presentación realizada por la defensa del Sr. Barone**, como hemos explicado, guardaría relación con el instituto de conciliación previsto en el artículo **34 del CPPF**, que concretamente establece que, sin perjuicio de aquellas facultades conferidas a los jueces y al Ministerio Público, *“el imputado y la víctima pueden realizar acuerdos conciliatorios en los casos de delitos con contenido patrimonial cometidos sin grave violencia sobre las personas...”*. Asimismo, refiere: *“El acuerdo se presentará ante el juez para su homologación, si correspondiere, en audiencia con la presencia de todas las partes”*.

Y en este punto **debemos detenernos**, dado que la formulación realizada por la defensa **no se ajusta a la letra de la normativa aplicable**. Ello, en cuanto el propio **artículo 34 hace expresa mención de la necesidad de contar con un acuerdo entre el imputado y la víctima**, cuestión que **no ha sucedido en la presente causa**.

Más aún, la norma refiere que el acuerdo se presentará ante el juez para su homologación, lo cual tampoco sucedió.

En los presentes actuados no se avizoran ni acuerdo ni una intención por parte de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) a fin de lograr una conciliación con el imputado. El mero pago efectuado por Barone en concepto de penalidad por incumplimiento del contrato⁶ nada tiene que ver con el instituto de la conciliación y con la causa penal que se le sigue, sino que se trata de un pago voluntario que tiene solo alcances administrativos.

En este punto también es necesario remitirse a las instrucciones del Procurador General de la Nación, que se vienen analizando a lo largo del presente dictamen. Aquí es importante destacar la **participación de las víctimas**.

Es por eso que, teniendo en cuenta que el instituto de la conciliación está diseñado como una respuesta alternativa al conflicto penal mediante el cual se logra un acercamiento entre las partes –víctima e imputado–, los representantes del Ministerio Público *“...deben dirigir sus acciones considerando los intereses de las víctimas y más, en este supuesto, donde es requisito esencial su acuerdo con el imputado para que, con la conformidad fiscal, prospere la conciliación (artículos 9 inciso ‘e’ y T de la Ley N° 27148 y 80 del CPPF)*.

Lo dicho no hace más que remarcar que *“la participación de las víctimas en el acuerdo conciliatorio se efectúa de manera informada, con conocimiento claro de las consecuencias jurídicas del acuerdo, y libre de todo tipo de coacción, a fin de*

⁶ Pago acreditado en la Cuenta Recaudadora de la ANAC con fecha 18/10/2023.



que su consentimiento sea expresado con pleno discernimiento, intención y libertad” (los resaltados me pertenecen).

Por tal motivo, entiendo que, en el presente caso, **no solo este Ministerio Público Fiscal se opone a que se conceda el instituto de la conciliación solicitado por el imputado Barone** –por los motivos ya expuestos–, sino que tampoco se dan los requisitos necesarios contemplados en la normativa del art. 34 del CPPF en función del art. 59, inciso 6° del CP.

No obstante lo expuesto, **solicito se remita a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)** la presentación de la defensa con los antecedentes del caso, **junto con el presente dictamen, a fin de que tome conocimiento de los puntos tratados** y de la **oposición por parte de este Ministerio Público** de conceder el instituto de la **conciliación** solicitada unilateralmente por Leonardo Barone, quien actuó en el proceso de licitación representando a la sociedad anónima Global Jet Aviation.

V) PERJUICIO

Llegado este punto, es preciso señalar que la defensa ha sostenido a lo largo de la presente investigación la inexistencia del perjuicio.

Más concretamente, de su última presentación expone que: “...*con fecha 18 de octubre del corriente año (2023), se realizó presentación administrativa ante la ANAC, informando el pago realizado, acompañando las boletas de depósito correspondientes y solicitando al Ente que se dé por finalizado las actuaciones ordenando el cierre del expediente licitatorio, sin nada más que reclamar a GLOBAL JET S.A., por estar completamente resarcidos y satisfechos, y no existir daño*”.

Asimismo, entendió que: “*De esta manera queda plasmado lo que esta parte viene sosteniendo en el transcurso del expediente, es decir, la inexistencia de un perjuicio concreto al Estado, dado que estábamos en presencia de un contrato vigente*” (el resaltado me pertenece).

El argumento carece de sustento legal y fáctico.

Al respecto, debe decirse que el perjuicio aparece evidente y subsiste si se tiene en cuenta que se incumplió la prestación debida y que, además, se proporcionó una garantía de cumplimiento falsa, independientemente del pago realizado con posterioridad.

Ciertamente, Global Jet Aviation asumió la obligación de entregar a la ANAC 10 aeronaves cuya producción dependía de una empresa que, hasta el momento de la contratación, solamente habría fabricado un prototipo. En esas condiciones, sumado a las serias irregularidades detectadas, la falta de solvencia y de capacidad de la empresa, era más que obvio que el contrato era de imposible cumplimiento desde el vamos.

Nótese que la presentación de la garantía falsa tuvo un fin específico desde el inicio de la maniobra defraudatoria, evitar asumir el riesgo de una acción de repetición para el caso de que la aseguradora hubiera debido cubrir el riesgo asegurado.

No hay duda entonces que la ANAC se vio perjudicada no solamente por el incumplimiento del contrato y las ilegalidades detectadas, sino también por no haber podido ejecutar en el momento oportuno las garantías, que resultaron ser falsas.

Para que quede claro: la ANAC se vio perjudicada por la realización de una licitación pública simulada plagada de irregularidades, por el incumplimiento del contrato y por no haber podido ejecutar las garantías emitidas oportunamente por la Aseguradora Zurich.

No obsta a ello que al momento de conocer el Sr. Barone la imputación que pesaba en su contra, haya reemplazado aquellas cuatro pólizas apócrifas por otras cuatro emitidas por otra compañía de seguros, pues el perjuicio ya se había generado. Tampoco, por supuesto, tiene ninguna relevancia penal el pago posterior que se invoca, pues, como hemos expuesto, el delito ya se habría consumado.

De allí que el argumento de la defensa no puede prosperar. Reitero **el pago realizado en sede administrativa no modifica en absoluto el perjuicio ya ocasionado** respecto de la causa penal en trámite. Ello, sin perjuicio de que, dicho pago sea eventualmente valorado en los términos de los arts. 40 y 41 del C.P.

Por todo lo expuesto, este Ministerio Público Fiscal sostiene que no se encuentra acreditada la “inexistencia de perjuicio” aludida por la defensa, sino que, por el contrario, habría quedado *prima facie* acreditado el perjuicio generado hallándose confirmada -en grado de probabilidad- la tipicidad del hecho enrostrado en autos, que fuera calificado bajo la figura de defraudación a la administración pública por el uso de documento privado falso (arts. 172, 174, 292 y 296 del C.P.)

Sin perjuicio de todo lo expuesto, a nuestro criterio será la etapa del debate y el contradictorio el ámbito apropiado para discutir estas y otras cuestiones, luego de la incorporación de toda la prueba y la valoración del plexo probatorio, tal como ha sostenido el Tribunal en reiteradas oportunidades.

Así, habiéndose cuestionado la vigencia de la acción penal pública, cuya titularidad y promoción le compete a este Ministerio Público (conf. arts. 5 y 65 del CPPN; arts. 1 y 3 de la ley 27.148; y art. 120 de la CN), entiendo que la tesis propuesta por la defensa deberá ser objeto de estudio en el marco del debate oral y público, donde podrán ser valorados y confrontados, en forma articulada y conjunta, la totalidad de los elementos probatorios.



VI) PETITORIO

Por todas las consideraciones expuestas, este Ministerio Público Fiscal solicita:

- 1) Se tenga por presentada en legal tiempo y forma la presente vista.
- 2) Se extraigan testimonios, tal como se mencionó en el punto “6” del presente dictamen, a los fines de realizar una **amplia investigación acerca de la actuación de los funcionarios públicos que intervinieron en el trámite licitatorio**, ante la posible comisión de delitos de acción pública.
- 3) No se haga lugar al planteo formulado por la defensa de Leonardo Barone, referido a la aplicación del instituto de la conciliación, conforme surge del art. 59, inciso 6° del Código Penal en función del art. 34 del Código Procesal Penal Federal, ni al sobreseimiento solicitado.
- 4) Se remita a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) todos los antecedentes del caso, junto con este dictamen, a los fines de que tome conocimiento de los puntos aquí tratados y de la oposición de este Ministerio Público Fiscal a la extinción de la acción penal de Leonardo Barone por métodos alternativos de conflictos (art. 59, inc.6° CP y art. 34 CPPF).

Fiscalía General N°1, 19 de febrero de 2024.

Dr. Diego S. Luciani

Fiscal General