



H. Cámara de Diputados de la Nación

Proyecto de Resolución

La Cámara de Diputados de la Nación;

Resuelve:

Dirigirse al Poder Ejecutivo en los términos del artículo 71 de la Constitución Nacional para que, por intermedio de la Jefatura de Gabinete de Ministros y demás organismos competentes, informe a esta H. Cámara sobre la situación de profunda crisis en la Fábrica Argentina de Aviones "Brigadier San Martín" (FAdeA).

- 1- Confirme si la empresa registra un déficit operativo mensual de aproximadamente 2 millones de dólares y cuáles son las medidas previstas para revertirlo.
- 2- Detalle el estado de la deuda acumulada de 20 millones de dólares con proveedores nacionales e internacionales. Informe cómo ha afectado esto la cadena de suministros críticos para la reparación de aeronaves.
- 3- Respecto a la "novación contractual" por 48,8 millones de dólares, aclare si este monto implica el ingreso de "dinero fresco" para la operación diaria o si es meramente una regularización de deudas históricas del Ministerio de Defensa.
- 4- Explique los "desequilibrios estructurales" que han vuelto inviables los programas IA-63 Pampa III, Pucará Fénix e IA-100B bajo sus condiciones originales.
- 5- Informe el estado actual de los hangares de reparación y por qué se han paralizado tareas críticas como las inspecciones mayores de los C-130 Hércules y la conversión de aviones Pampa II a la versión III.
- 6- Detalle el nivel de actividad vinculado al contrato con Embraer (KC-390), dado que se señala como el único ingreso regular actual.



H. Cámara de Diputados de la Nación

- 7- Justifique la reducción de personal de 1.100 a 700 empleados e informe si existe un plan para desvincular a otros 200 trabajadores adicionales.
- 8- Informe sobre la implementación de Planes Preventivos de Crisis, suspensiones rotativas y las razones detrás de las demoras en el pago de haberes denunciadas por los gremios.
- 9- Brinde un listado de los asesores, auditores y cuadros jerárquicos externos designados durante la gestión de Julio Manco, aclarando si existen vínculos de parentesco con autoridades de la firma.
- 10- Justifique los gastos y objetivos de los viajes realizados por la presidencia de la empresa a Rusia y Europa en el contexto de la parálisis operativa de la planta.
- 11- Aclare los motivos por los cuales no se habría dado curso a la propuesta de la Federación Mexicana de la Industria Aeroespacial para la fabricación de 24 unidades del IA-63 Pampa.
- 12- Precise las funciones y el grado de incidencia de Mario Katzenell (Política Industrial), Luciana Carrasco y Diego Chaher (Agencia de Transformación de Empresas Públicas) en las decisiones administrativas y presupuestarias que afectaron a FAdeA durante los últimos dos años.
- 13- Remita el plan industrial y comercial previsto para evitar que la fábrica continúe en lo que se denomina un "estado vegetativo", garantizando el sostenimiento de las capacidades estratégicas de la defensa nacional.

**GABRIELA ESTEVEZ
DIPUTADA NACIONAL**



H. Cámara de Diputados de la Nación

Fundamentos

Sr. Presidente:

FAdeA son las siglas de la Fábrica Argentina de Aviones "Brigadier San Martín" S.A., una empresa estatal clave en el desarrollo industrial y tecnológico de la industria aeroespacial argentina. Fundada originalmente en 1927 en la Ciudad de Córdoba como la Fábrica Militar de Aviones, se destaca por ser la primera fábrica aeronáutica de América Latina. Su sede operativa principal se encuentra en la provincia de Córdoba.

Se convirtió en un formidable polo de desarrollo industrial que llegó a producir, entre otros, el primer avión militar a reacción diseñado y fabricado en Sudamérica: el I Ae 27 Pulqui I. Luego desarrolló un caza excepcional, el I Ae 33 Pulqui II. A lo largo de su historia produjo aviones bajo licencia y diseños propios. La fabricación en serie del avión I Ae 22 DL, permitió a la Fábrica Militar de Aviones (FMA) tercerizar la fabricación de muchos de sus componentes a empresas privadas, generando de esta manera el nacimiento de más de cien fábricas y talleres, que luego llegarían a más de trescientas. El Instituto Aerotécnico (como se llamó la Fábrica Militar de Aviones a partir de 1943) supervisó la transferencia de tecnologías suministrando asesoramiento técnico y soporte económico cuando fue necesario. Esto sentó las bases de la industria metalmecánica que luego posibilitaría la instalación en Córdoba de las primeras terminales automotrices de la Argentina (Fiat en 1954 e Industrias Kaiser Argentina –IKA- en 1955).

En 1944, la fábrica dio un salto que la llevó a ocupar a más de nueve mil personas en un complejo industrial que a partir de la creación de I.A.M.E. (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) en 1952, no sólo construía aviones, motores, hélices y accesorios, sino también vehículos utilitarios, automóviles, tractores y motocicletas. A fines de los 60 salió de la fábrica el IA-58 Pucará, un excelente avión nacional de apoyo y ataque ligero que fue exportado a distintos países y que hoy se encuentra en proceso de



H. Cámara de Diputados de la Nación

modernización. En 1984 realizó su vuelo inaugural el avión de entrenamiento avanzado IA-63 Pampa, que actualmente se sigue produciendo en una versión modernizada.

Entre 1995 y 2009 la empresa fue concesionada a la Lockheed Martin. Durante ese periodo el énfasis institucional, así como las inversiones y los recursos en general, priorizaron el rubro mantenimiento. En 2009 el Estado Nacional, a partir de una decisión política formalizada mediante la Ley 26.50 durante la presidencia de Cristina Fernández de Kirchner, adquirió las acciones de la firma estadounidense Lockheed Martin y la fábrica pasó a denominarse Fábrica Argentina de Aviones “Brig. San Martín” S.A. (FAdeA).

Actualmente la fábrica distribuye sus operaciones en cuatro grandes áreas estratégicas:

- Fabricación: Producción de aerestructuras y componentes aeronáuticos de alta precisión.
- MRO Militar: Tareas de mantenimiento, reparación y modernización integral de aeronaves pertenecientes a las Fuerzas Armadas.
- MRO Comercial: Soporte técnico y de mantenimiento enfocado en la eficiencia operativa de flotas aéreas comerciales.
- Ingeniería: Desarrollo, diseño aeronáutico e innovación tecnológica aplicada.

Entre los desarrollos históricos y actuales más importantes se encuentran: IA-63 Pampa III: Avión de entrenamiento avanzado y ataque ligero, actualizado tecnológicamente para la Fuerza Aérea Argentina; IA-100: Proyecto de avión de entrenamiento básico militar y civil construido con materiales compuestos; Modernización C-130 Hércules: Trabajos de actualización integral de sistemas y aviónica para extender la vida operativa de estas aeronaves de transporte militar.

La empresa se encuentra transitando un proceso de reestructuración institucional. El Ministerio de Defensa implementó la creación de la *Mesa FAdeA Internacional* con el objetivo de potenciar la exportación de sus desarrollos tecnológicos e insertar los productos nacionales en el mercado global. Paralelamente, la firma suscribió convenios



H. Cámara de Diputados de la Nación

de regularización contractual y de deuda con el Estado nacional para dinamizar sus líneas de producción y garantizar la sustentabilidad de la planta industrial. Más allá de estos intentos, atraviesa una profunda crisis operativa, financiera y laboral que pone en riesgo su viabilidad industrial.

En principio, experimenta una parálisis operativa y contratos deteriorados que se traduce en la inviabilidad de proyectos clave como los programas emblemáticos IA-63 Pampa III, Pucará e IA-100B. La actividad productiva de la fábrica cayó a niveles mínimos ya que prácticamente, el único ingreso regular proviene de la exportación de componentes para el avión de transporte militar KC-390 de la firma brasileña Embraer. También la demora prolongada del Ministerio de Defensa en firmar y financiar contratos para mantener aviones de la Fuerza Aérea (como los aviones de transporte Hércules C-130) congeló los flujos de caja y paralizó los hangares de reparación.

Experimenta también ahogo financiero y deuda con proveedores, acumulando una deuda con proveedores nacionales e internacionales que ronda los 20 millones de dólares. Esta situación cortó la cadena de suministros básica y bloqueó la adquisición de insumos críticos para construir o reparar aeronaves. Se estima que el desfase financiero le provoca a la firma pérdidas cercanas a los 2 millones de dólares mensuales, haciéndola dependiente de auxilios económicos. A mediados de mayo de 2026 se logró una "novación contractual" para reformular las deudas históricas con Defensa. Si bien este hito mejoró su balance patrimonial, las autoridades aclaran que no implica la inyección de recursos nuevos ni soluciona las restricciones operativas del día a día.

A esta crítica situación se suma el ajuste laboral y la conflictividad gremial. La plantilla de personal sufrió un fuerte achique bajo la premisa de adecuarse a la baja producción real. Mediante despidos, retiros voluntarios y reestructuraciones, la dotación pasó de unos 1.100 empleados a poco más de 700. El Gobierno busca reducir otros 200 puestos de trabajo. Se debieron implementar Planes Preventivos de Crisis ante el Ministerio de Trabajo. Esto conllevó esquemas prolongados de suspensiones rotativas y recortes en las jornadas laborales. Los gremios aeronáuticos denuncian demoras recurrentes en el pago



H. Cámara de Diputados de la Nación

de haberes, desactualización de los ingresos frente a la inflación y liquidaciones parciales, lo que mantiene un clima de tensión constante en la planta de Córdoba.

Hace pocos días, Julio Manco, allegado a Mauricio Macri, presenta su renuncia a la presidencia de FAdeA. La salida se produce después de meses de parálisis productiva, conflictos salariales, cuestionamientos gremiales, contratos frenados, pérdida de oportunidades comerciales y una situación financiera que el propio management llegó a estimar en torno a los US\$2 millones mensuales de déficit operativo, tal como expusimos más arriba. Su paso por FAdeA deja una empresa golpeada, con baja actividad, personal en tensión y una estructura estratégica que volvió a depender más de parches financieros que de un plan industrial serio.

La conducción de Manco tuvo sus peculiaridades. Mientras la empresa padecía una crisis creciente, con áreas paralizadas y reclamos por falta de contratos activos, el ahora saliente presidente realizó viajes a Rusia y Europa, movimientos que generaron malestar en sectores internos de la compañía. Fuentes gremiales comentaron que el nivel de vida atribuido a Manco no sería compatible con sus ingresos declarados, una versión que circuló con fuerza en ámbitos sindicales y empresariales vinculados a la fábrica. El cuadro de deterioro venía siendo advertido desde hacía meses. El Sindicato de Trabajadores Aeronáuticos denunció una “parálisis operativa” en FAdeA y reclamó respuestas al Ministerio de Defensa, entonces ya bajo la conducción de Carlos Presti. La organización gremial apuntó contra el directorio y contra Manco, al que responsabilizó por una gestión errática que dejó a la fábrica sin flujo suficiente de trabajo, con suspensiones, congelamiento salarial y contratos vitales sin ejecución.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Ante la situación de desmantelamiento de una institución insignia, tanto para nuestro país como para la provincia de Córdoba, es que solicitamos la aprobación del presente Proyecto de Resolución.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Estevez', written over a light gray rectangular background.

**GABRIELA ESTEVEZ
DIPUTADA NACIONAL**