

Antes que nadie queremos expresar:

Creemos en la importancia estratégica para el país de Pluna, la conectividad que una empresa de aeronavegación de bandera nacional asegura es de fundamental importancia.

Por supuesto que importa y mucho la estabilidad laboral de más de ochocientos compatriotas que tienen en esta vieja empresa uruguaya su fuente de trabajo y subsistencia.

Pero entiéndase que es en función de esos altos objetivos, de esos legítimos intereses que como lo hemos hecho en el gobierno anterior y lo seguimos haciendo ahora, queremos y debemos ejercer hoy nuestro deber constitucional de contralor respecto a esta empresa donde se han registrado una serie interminable de desaciertos de excesos en el ejercicio del poder de las mayorías accionarias, de conflictos de conjunción de intereses que comprometen seriamente su futuro.

Queremos ayudar al Sr. Ministro si el se deja ayudar y al actual directorio del E.A. que lo decimos de entrada ha actuado de muy distinta forma de la que lo hizo con reiterada y fiel obsecuencia el anterior. Y en ese sentido creemos que ha sido muy acertada la designación de un representante de nuestro partido, quien ha hecho reiterados planteos dirigidos a lograr un mejor y mayor control de las decisiones del grupo SAO - Leadgate, a pesar de la obstinada resistencia de éstos a aceptarlo.

Por eso hemos formulado esta convocatoria para que se transparente toda esta situación.

Para que conozcamos la visión de los responsables políticos y las medidas que se piensan adoptar.

Porque en estos últimos meses ha trascendido la concurrencia de una

sucesión de hechos y circunstancias que han generado gran inquietud llaméense ellos intimaciones judiciales, o juicios ordinarios promovidos por Pluna E.A. contra sus socios (Sao - Leadgate), decisiones que los representantes de aquel no han acompañado (compra de 6 aviones, voto negativo de balances), a los cuales se le sumó hace dos semanas la gestión de un crédito de 33 millones de dólares bajo la modalidad de fideicomiso, para atender necesidades o apremios que poco se conocen, por lo menos por los representantes del Estado en el directorio.

Y esto de sentarse 5 personas en un directorio de 7 a tomar decisiones sobre temas fundamentales que no se han informado previa y debidamente o el que ellos deban requerir información sobre decisiones o resultados económicos ya consumados y nada se les conteste, parece ser una verdadera marca de fábrica de los representantes de la mayoría en el directorio.

Por ello es casi inevitable, habida cuenta de la reiteración en el tiempo de ese comportamiento discrecional, arbitrario e irrespetuoso de los accionistas en

Serie Letra B: referirse al origen de la asociación Pluna - Leadgate, a la forma como fue acordada y como ello luego se violó.

Son aquellos polvos los que trajeron estos lodos, porque a mi juicio allí radica el origen, la verdadera causa de los males actuales.

En efecto corría enero de 2007, cuando se anuncia con contagioso optimismo la concreción de esta asociación (leer).

Acordado merced al intervención como broker (intermediario) de Paul Elberse, conocido holandés (Banco Comercial) - quien expresaba entonces que los inversores venían con una bolsa de plata, así gráficamente los representaba.

Se hizo un proceso de selección nada competitivo, observado por el TCA y se firmó el 12/2/07 el primer contrato, llamado de suscripción de acciones de Pluna S.A..

De allí en más es largo de enumerar la suma de incumplimientos, modificaciones y violaciones contractuales por parte de Leadgate - Sao, de lo originalmente anunciado y convenido en aquel primer contrato firmado por los dos Ministros de la época de Transporte y Economía y Finanzas, Víctor Rossi y Danilo Astori y Directores de Pluna E.A., Bouzas y Galcerán, con la presencia del entonces Presidente Vázquez, quien firmó como testigo.

Como simple vía de ejemplo de dichos incumplimientos contractuales:

I) Plan de Negocios (que formaba parte del contrato) a todos los efectos legales, cláusula 2.3.2.

Preveía: a) vuelos diarios a Madrid

b) Vuelos diarios a Miami con conexiones

c) Desarrollo del negocio de carga, 104 millones de facturación en 2010. Nada de eso se cumplió, hay un Hub regional y la facturación por carga no supera el millón de dólares. Se cortaron los vuelos a Madrid. Nunca se voló a EE.UU.

II) Inversión comprometida - 177 millones de dólares para adquirir 20 aeronaves, 15 Embraer y 5 Airbus. Solo se invirtieron inicialmente 15 millones y de los 152 restantes si te he visto no me acuerdo. Ni Airbus, ni Embraer - Bombardier

III) Garantías y solvencia - No pusieron garantías ni acreditaron solvencia en el curso de estos cinco años de asociación. El único que si los puso mediante una modificación del contrato original fue el Estado Uruguayo.

IV) Salvaguardas para el Estado - 7 que aseguraban un estricto control en el manejo de los negocios sociales (leer Comunicado de Presidencia)

En todo el desarrollo de ese proceso se observó una actitud permisiva por parte de los responsables políticos del anterior gobierno que en forma previa o posterior autorizaban o ratificaban decisiones y un modo de gestión lesivo para los intereses del Estado uruguayo.

Máxime teniendo en cuenta lo que puso para viabilizar la asociación en 2007. Y vaya si puso, hizo un enorme desembolso para poner a Pluna S.A. con un patrimonio positivo de 1.000.000 de dólares.

Abril 558.160.204

Junio 676.522.258

Noviembre 32.580.000

Diciembre 152.252.294

TOTAL 1.419.785.386 - 70 millones de dólares hoy

A lo cual deben sumarse \$ 258 millones por venta de la nuda propiedad del Argentino Hotel.

Por eso me sorprendió que en reportaje de teledoce el Sr. Ministro expresara que nunca el Estado uruguayo había puesto tan poco U\$S 5.000.000, cuando en realidad fueron más de 80 millones.

Vayamos a la luz que es lo que está en juego. Aquí hay varios capítulos importantes.

Situación Actual

La inicial que fue con el Banco Nueva Scotia que hoy está en 135 millones e intereses.

I) Garantías

Del Estado uruguayo

Tenemos un adeuda pendiente en el BROU pormás de U\$S 16.000 millones con garantía del M.E.F.

II) Pasivos Societarios hoy

Un préstamo con fideicomiso sobre la recaudación futura por concepto de ventas con tarjetas de crédito emitidas en el Uruguay.

Con fecha 14/4/10 un crédito por U\$S 2.000.000

26/8/10 se amplía en U\$S 6.000.000

Se deben U\$S 7.600.000

El 28/3/12 se amplía en 2.630.000

Total 10.230.000

Otro en Argentina - por 23 millones de pesos argentinos, más 5.500.000 millones de dólares sobre recaudación futura de tarjeta de crédito libradas en Argentina.

Y por último el que tomó estado público hace dos semanas por U\$S 30.000.000 sobre los ingresos por ventas de pasajes pagados con tarjeta de crédito en Brasil

Inversor Banco ING. Tasa de interés 9.75, vaya tasita.

Agente Fiduciario BWY Mellon Servicios Financieros, al cual se opuso Pluna E.A. y cuya realización efectiva desconocemos.

Pero Oh sorpresa ANCAP si - Esta semana trascendió que Pluna tenía una voluminosa deuda con ANCAP.

No solo la deuda histórica, sino una nueva originada por los consumos corrientes. Difícil es poco casi imposible de entender dada la historia y antecedentes de esta relación.

Y mientras quiero refrescar nuestra memoria recreando la situación de endeudamiento de Pluna con ANCAP en el año 2008.

En esa época yo le había hecho un pedido de informes al entonces Ministro de Transporte Víctor Rossi, respecto de la deuda de entonces de Pluna con ANCAP y este literalmente me contestó (leer).

Pero aunque parezca ello mentira, apenas un mes después, el entonces y el actual Presidente de ANCAP Raúl Sendic, le cortó de un día para el otro el suministro de ANCAP porque le debían U\$S 14.500.000

Y entonces para hacer frente a esa situación se decide enajenar la nuda propiedad del Argentino Hotel de Piriápolis para con su producido, hacer frente a esta deuda violando flagrantemente el Contrato de Suscripción de acciones del 12/2/07, que claramente prescribía (Respuesta del Esc. Fernández).

La afectación parcial de lo producido de esa venta, (U\$S 5.000 al contado) y el resto en cuotas hasta el 2012 primero y hasta el 1º 2014 en una refinanciación posterior mantiene un saldo hoy negativo para Pluna de U\$S 5.300.000 hallándose vencida e impaga una cuota vencida el 28/2/12, estando pendiente de resolución una solicitud de Pluna S.A. de nueva prórroga de refinanciación de este adeudo histórico.

Hoy, no obstante registrarse y sin dudas tenerse muy presente estos pésimos antecedentes de Pluna/ANCAP hemos visto con asombro como se ha generado una importantísima deuda nuevo, que asciende a U\$S 18.500.000

(ello sin contar intereses y pérdidas por aumento del precio de los combustibles) que creo aumentara un 2% en 6 meses.

Puesto que se ha permitido a Pluna pagar sus consumos de combustibles con cheques diferidos, a 180 días, decisión que por lo que hemos sabido no estaba en conocimiento del directorio, sino que fue definido a nivel gerencial, en clara violación a los términos del convenio anteriormente suscrito, han tenido una inmediata reacción del representante del Partido Nacional en el directorio de ANCAP, Carlos Daniel Camy ha hecho un enérgico planteo en el mismo, decidiéndose en primera instancia revocar esa decisión de conceder esos extensísimos plazos de repago y llevarlos a menos de 30 días, intimar el pago de la cuota de 113 mil dólares vencida el 28/2/12 e iniciar una investigación administrativa para examinar toda esta situación y determinar las responsabilidades emergentes.

Habrá que investigar allí a fondo lo ocurrido, pero lo que es claro que aquí hay un pasivo que ronde o sobrepasa los 25 millones de dólares, en una situación económica de Pluna muy delicada.

Y los demás acreedores comerciales, cuyos saldos y vencimientos desconocemos a cuanto asciende el pasivo. Cuanto suma todo este pasivo hoy. Cuando suma la carga financiera.

Y el precio de compra de 6 aviones nuevos - U\$\$ 150 millones más. Todo a crédito

Pero además de lo exorbitante de estos montos adeudados y la desmesurada carga financiera que se genera anualmente por todo ello, lo que alarma es la absoluta falta de información que de estas decisiones se proporciona a la Comisión Fiscal y a los representantes de Pluna E.A. que pese a a sus esfuerzos y voluntad resultan literalmente avasallados por la mayoría, que hace lo que se le antoja, como y cuando quiere.

Se han solicitado auditorías de gestión, veedores y nada, siempre negativa.

Se ha debido recurrir a la Justicia para reclamar información, porque ello es un derecho de los accionistas minoritarios.

Las anunciadas salvaguardas no han existido.

Y los Activos - que es lo que viene quedando.

Bueno mucho de lo que existía con algún valor patrimonial, se vendió a precios que nunca surgen de negociaciones transparentes o competitivas.

Así se vendió - La Sucursal Buenos Aires (Florida 1º) Km 0 de esta ciudad en 1.201.000 dólares, cuando su precio en libras se estimaba en U\$\$ 1.500.000.

Se vendió la sucursal de Río de Janeiro en una cantidad que no se conoce.

Se vendió un motor de Bombardier nuevo el 1º de abril de 2011 en U\$S 4.600.000 a una empresa alemana y ahora Pluna se lo arrienda a ésta. Y esto sin informar al Directorio de Pluna E.A.. Yo se lo pregunté a ese directorio en Agosto de 2011 y no sabían de esa venta ya efectivizado y además ese motor estaba incluido en el precio de compra de los primeros siete aviones adquiridos con la garantía del Estado uruguayo.

Se vendieron hasta repuestos de bombardier por U\$S 498.000.

Aquí todo lo que vale se hace caja. Sin piedad con una voracidad manifiesta, vaciando así a la empresa de parte de su activo patrimonial.

El negocio con Aerovip

También se encuentra en los ítems de la convocatoria este oscuro y sospechado negocio con Aerovip.

Las razones esgrimidas para adquirir el 60% del paquete accionario de una empresa de aeronavegación argentina, en trámite concursal, con un pasivo superior U\$S 7.000.000, sin aviones y sin frecuencias regulares asignadas, eran la posibilidad de ingresar en el mercado argentino de vuelos de cabotaje, posibilidad que nunca se materializó.

La intrincada arquitectura de este nuevo y “florecente” negocio para Pluna, se inicia con la firma de un contrato denominado “Acuerdo Aerovip” con fecha 5/3/09, entre los representantes de los accionistas mayoritarios de Pluna S.A. (Leadgate, SAO), y los accionistas de la referida Sociedad Argentina (Sres. Avila).

En virtud de dicho acuerdo Leadgate,y SAO declaran su interés en participar en el capital de Aerovip, a través de una sociedad argentina de inversión (S.A.S.), la cual suscribiría e integraría un aumento de Capital de U\$S 1.850.000 en aquella adquiriendo por ello el 60% de sus acciones y pactándose además una serie de condiciones a cumplirse por esta última.

Con fecha 21/05/09, Pluna S.A. celebra una Asamblea extraordinaria de accionistas, sometiendo a ratificación de la misma el “Acuerdo Aerovip” lográndose unanimidad de voluntades en tal sentido (por Pluna E.A., votaron Carlos Galcerán y la Secretaria Miriam Miratti)

Resultado Económico de la operación Aerovip

A) Pluna abonó a SAO, la suma de U\$S 650.000 por concepto de prima por el derecho a ejercitar la opción de compra de acciones de SAS.

B) Pluna termina pagando la suma de U\$S 1.200.000, en varios pagos, como contraprestación a favor de SAO , por las gestiones realizadas ante Aerovip.

C) SAO declaró haber cumplido su obligación de capitalizar SAS en 1.850.000, a fin de que esta suma se destinara a adquirir el 60% de las acciones de Aerovip.

Toda esta triangulación de sociedades donde los mismos personas firman por distintas Sociedades, por ejemplo: la abogada de Pluna María Cecilia Demarco un día firma por Pluna S.A. y otro día por una extraña Sociedad inglesa a la cual luego nos referiremos, tuvo inicio en primera instancia a través de un arrendamiento por parte de Pluna S.A. a Aerovip de un avión propiedad de aquella CRJ 9000, marca Bombardier sin uso, que fue repintado y matriculado en la República Argentina, todo a costo de Pluna, por un precio inicial mensual de U\$S 240.000, el cual comenzó a realizar vuelos no regulares autorizados por la DINACIA (8 en total) y luego por la Junta Aeronáutica, en las frecuencias de Puente Aéreo Montevideo - Buenos Aires.

Como dichos vuelos no regulares están topeados en su número y no pueden realizarse con continuidad, por las disposiciones aeronáuticas bilaterales vigentes entre Uruguay y la República Argentina, se inventó el instrumento legal, de un contrato de fletamento entre Pluna y Aerovip.

Realmente todo este verdadero intríngulis jurídico-fáctico, en el cual primero Pluna le arrienda un avión con tripulación uruguaya a Aerovip, y luego ésta le fleta el mismo avión con tripulación y servicios auxiliares argentinos, resulta muy difícil de entender y mucho menos de justificar como de toda esta operativa Pluna S.A. pudo haberse beneficiado.

Aerovip, empresa quebrada en la República Argentina, con un pasivo millonario en dólares, sin frecuencia de vuelos regulares, ni de cabotaje en la Argentina, ni internacionales entre ambos países, le fleta un avión a Pluna que es propiedad de esta última, y comienza a volar en las frecuencias de Puente Aéreo Montevideo - Buenos Aires , Buenos Aires - Montevideo, Montevideo - Punta del Este, Punta del Este - Montevideo, compitiendo con sus propios aviones, en su propia malla y en los mejores horarios, donde la capacidad está completa.

Realmente cuesta entender como se pudo acordar esta operación por el anterior Directorio de Pluna S.A. (Bouzas - Galcerán), como se fueron prorrogando los sucesivos contratos de fletamento, como se permitió luego que Aerovip cediera sus derechos de este arrendamiento de aeronave, a una empresa fantasma del Reino Unido (Eastern Jet 2 Limited) para aprovechar los alcances de un tratado firmado entre esta Nación y la República Argentina para evitar la doble imposición sobre la renta y el Capital.

Informes jurídicos solicitados por Pluna E.A.

En el informe (letra---) del estudio Argentino Van Rafelgtein, se considera la eventualidad de infracción al Código Aeronáutico argentino por la Constitución de SAS y el control de Aerovip por parte de esta última y también de la propia Pluna S.A.. Dichas infracciones a juicios de los abogados podrían generar responsabilidades para esta última, máxime si se diera una declaración de quiebra de la controlada.

En el caso de la cesión del arrendamiento a la empresa del Reino Unido se podría configurar un fraude al fisco argentino, por abuso de tratados, al no ser

Eastern Jet Limited un residente real de aquella Nación, sino que se constituyó al solo efecto de no pagar impuestos.

Por su parte en el informe (letra) del Estudio Rueda, Abadie, Pereira Consultores, se analiza exhaustivamente todo el negocio de esta compleja operación, las sumas que se abonaron, el cobro de 1.850.000 por parte de SAO, aunque finalmente Pluna S.A. no hizo ejercicio de la opción de compra de acciones, lo improcedente del cobro de esa importante suma, y la legitimidad del requerimiento efectuado por Pluna Ente para obtener la devolución de dicha suma.

En el extenso y fundado informe, se habla de un evidente conflicto de intereses, de evidentes visos de irregularidad en la ejecución del contrato, que de comprobarse (auditoría mediante) darían lugar a reclamaciones a los responsables que han actuado en forma dolosa o culposa.

Como consecuencia de estos informes y de la importancia económica de esta operación, en la cual según se nos ha informado, y así se lo expresamos en la Comisión de Transporte del Senado el día 3/8/11, al Ministro Enrique Pintado y al Directorio de Pluna E.A. se realizaron 1806 vuelos y se transportaron 105.000 personas, utilizándose no solo las frecuencias de Puente Aéreo de los cuales Pluna S.A. es titular, sino todos los servicios accesorios de tierra y aire, venta de pasajes, etc., constituyó a todas luces un pésimo negocio para Pluna S.A. y un brillante negocio para su contraparte, llámese SAO, Leadgate, Eastern Jet (que son una sola cosa) o la propia empresa Aerovip y revela además una conjunción y conflicto absolutamente ilegítimos de intereses, entre los accionistas mayoritarios de Pluna y las compañías subsidiarias que ellos gestionan y representan (SAS, Eastern, Aerovip)

Este negocio oscuro y turbio, cuyos resultados finales no se conocen pero se adivinan, culminó en octubre de 2010, mes en el cual el actual Directorio de Pluna E.A., le comunica a los accionistas de la mayoría que no harán uso de la opción de compra del 60% del paquete accionario de Aerovip y piden el reintegro de la suma de 1.850.000 dólares que Pluna S.A. le había hecho efectiva a S.A.O. y S.A.S. (se adjunta nota dirigida a esa Sociedad de fecha)

Ante ese requerimiento se recibe una respuesta negativa de parte de los accionistas mayoritarios, quienes aducen que esa suma no corresponde reintegrarla.

Como consecuencia de lo anterior el actual directorio de Pluna E.A. se ve obligado a recurrir a la Justicia ordinaria, promoviendo en primer término, una intimación radicada ante el Juzgado Letrado de 1a Instancia en lo Civil de 15º Turno. En el cuerpo de la intimación queda claramente de manifiesto el estilo de conducción y administración de los representantes de la mayoría accionaria. En efecto los representantes del Estado en la compañía, refieren entre otros términos a “respuestas no exentas de sorna” por parte de aquellos y el hecho de que se les adjudique “una especie de función decorativa, en la cual se nos escatima permanentemente información y cuando la requerimos se nos contesta cualquier cosa o lisa y llanamente nos es negada”. Estas

apreciaciones de los directores de Pluna E.A. son reveladoras del estado de situación existente en la empresa. Luego sigue la demanda por 1.850.000

Las reducciones de gastos anunciadas

En la que concurren con la Comisión de Transporte del Senado el día 3/8/11 el Presidente de Pluna E.A. Cr. Passadore anunció con satisfacción que nos venía a dar una buena noticia, "Una grata sorpresa", puesto que en la reunión del directorio de Pluna S.A., el Presidente Campiani había anunciado que ante los números en rojo existentes si iban a disponer medidas para lograr una reducción de gastos en la empresa que iban a ascender al 20.600.000 dólares. ¿Por dónde pasaba esa reducción de gastos?

Bueno, nosotros le habíamos remarcado en la concurrencia de 3/8, lo exorbitante de algunos rubros, como por ejemplo las retribuciones del que denominaban personal clave, 14 personas que se llevaban entre sueldos y bonos a fin de año 2.218.099 dólares en 2010, los 3 directores: Campiani - Hirsch- Demalde ganaban 220.000, entonces creo que son U\$S 17.000, Lepra U\$S 12.000.

Bonos muy importantes por fin de año, en un caso: 1.229.940

922.290

678.000

Yo dije en aquella ocasión no serían por cierto premios por productividad en la gestión de la empresa.

Porque la compañía perdió en ese ejercicio la friolera de 17.600.000 dólares.

Y en cuanto a honorarios y consultorías

Realmente hay cifras allí que excitan nuestra curiosidad y también nuestra sospecha.

Un servicio de Call Center que cuesta 455.000 dólares y 749.000 en 2011, todo ello por año.

Woknal - Atento

Una asesoría Gerencia General - DAFIBEN - 428.050 en 2010 y 600.000 por año en 2011.

Un asesoramiento legal en UK - 50.082 dólares

Auditoría KPMG - pasó de 35.000 dólares a 148.580 (2010-2011)

Tickets INDRA pasó de U\$S 108.483

Emitidos y validados

U\$S 242.000

El integrante por la mayoría de la Comisión Fiscal que a veces también funciona como representante de Leadgate o promueve procedimientos arbitrales contra el Estado uruguayo factura U\$S 48.000 por honorarios.

Florecen los honorarios de asesores legales. Aquí en nuestro país, en Brasil, en Argentina, en Chile, en EE.UU., en España en Paraguay, en el Reino Unido, ascendiendo la suma de los mismos en el último ejercicio a 796.000 dólares.

Todo lo cual totaliza en 2010: U\$S 3.019.241. Y en 2011 4.319.000 dólares.

Parece mucho no, parece desproporcionado con resultados de una empresa que desde que gestiona Leadgate, no para de perder dinero y de contraer nuevas e importantes deudas.

Una empresa que en todos los balances las auditorías afirman que se encuentra virtualmente comprendida en la causan de disolución del artículo 159 de la ley 16.060, pero manejando el concepto de "empresa en marcha" porque cumple sus obligaciones corrientes se excluye de la misma.

Una empresa cuyo pasivo supera su activo (por lo menos en los balances (en 2009 y 2010) en 33.000.000 de dólares, aminorado en el último balance debido a una revaluación del valor contable de sus aeronaves del orden de los 27.652.823, alargando el tiempo de su vida útil de 20 a 25 años, por la estimación de un nuevo tasador independiente contratado a esos solos efectos (raro no)

Nuevo tasador, Marten - Beyer y Agnew

Igual arroja un déficit de U\$S 11.000.000 en relación activo-pasivo a favor del segundo.

Una empresa además que según ha trascendido en publicaciones en el período junio 2011- febrero 2012, registró pérdidas operativas por 11.799.000 dólares, con los ingresos de la temporada de verano incluidos.

Pregunto "a cuanto ascenderán las pérdidas a la fecha de cierre del próximo balance, el 30/6/12", seguramente no menos de 20.000.000.

Entonces el Ministro a la luz de todos estas cifras, estos acontecimientos, a la luz de observarse reiterada e interrumpidamente esa actitud de absoluto desconocimiento por parte de los accionistas de la mayoría de los intereses de la minoría, que es el Estado y la Sociedad Uruguaya, de los intereses de los más de 900 trabajadores que tienen en Pluna su fuente única de ingresos -y de subsistencia- que se va a hacer en lo inmediato y por ello Ministro que le he redactado una serie de preguntas que me parece pertinente que tanto usted como el directorio de Pluna E.A., están en condiciones de responder.

Por ahora es lo que quería expresar.