

PLUNA Ente Autónomo

Señor Presidente de la República

Dr. Tabaré Vázquez

TORRE EJECUTIVA

De nuestra mayor consideración:

Al iniciarse el último mes de gestión de la actual Administración, el Directorio de Pluna Ente Autónomo tiene el agrado y siente la obligación de dirigirse a Ud. para informarle de manera detallada y sintética, acerca de la gestión y resultado de nuestra actuación al frente de este Ente Autónomo.

Este Directorio ha actuado durante todo el período procurando ceñirse estrictamente a los lineamientos programáticos del Gobierno que usted preside y con la conducta y ética que implica nuestra pertenencia al Frente Amplio. Cabe destacar además, que pese a las múltiples dificultades y escollos que hemos debido enfrentar en el transcurso de los casi cinco años, dado el estado crítico de la Empresa PLUNA S.A., el nivel de discusión y respeto ha sido la norma en toda la actuación de este Directorio que siempre resolvió –cada cosa– por unanimidad..

Terminamos, señor Presidente, agradeciendo la confianza que Ud. y el gabinete que preside han depositado en nosotros.

Sin otro particular y reiterándonos a sus órdenes, lo saludamos fraternalmente.

Juan Trinchitella
Director

Carlos Galcerán
Vice Presidente

Carlos Bouzas
Presidente

C/c: Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas

Balance de gestión

2005-2009

El informe de nuestra gestión en Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea (PLUNA Ente Autónomo) se hará tomando en cuenta la particular situación de la Empresa, de acuerdo a su Misión y objetivos:

La razón de ser fundamental de PLUNA Ente Autónomo tiene relación con su calidad de Accionista de la empresa privada PLUNA LINEAS AEREAS URUGUAYAS S.A. (PLUNA S.A.) en representación del Estado Uruguayo.

Asimismo, PLUNA Ente Autónomo mantiene una actividad productiva propia regulada por un contrato de prestación de servicios con el concesionario del Aeropuerto de Laguna del Sauce (CAISA), por el que PLUNA Ente Autónomo es responsable de la totalidad de los servicios de asistencia en tierra a las aeronaves comerciales que operan en el citado aeropuerto.

1. Punto de Partida y compromisos asumidos

Al 29 de marzo de 2005, fecha en la cual las autoridades representantes del Gobierno asumimos la conducción de PLUNA Ente Autónomo, la situación era la siguiente:

PLUNA S.A.

La composición accionaria en ese momento era:

PLUNA Ente Autónomo -----48.69 % (Serie A)

Accionistas Privados-----51.31% (Serie B)

El 51.31% de los accionistas privados se descomponía a su vez en :

VARIG -----49%

Santiago y Víctor Hugo Mesa----- 2%

Funcionarios y ex-funcionarios de PLUNA 0.31%

VARIG era por lo tanto el mayor accionista de la compañía y su operador ya que era quien ejercía la gerencia de la misma a través de un contrato de

PLUNA Ente Autónomo

gerenciamiento de 10 años que había comenzado el 27 de junio de 1995 y que estaba venciendo el 27 de junio de 2005.

En ese momento, y por tercera vez desde el inicio de la gestión de PLUNA S.A. en 1995, la empresa se encontraba en situación de quiebra de acuerdo a la Ley 16.060 de sociedades comerciales mientras que VARIG enfrentaba un proceso concursal en Brasil y no tenía posibilidades de realizar ningún tipo de reintegro de capital en PLUNA S.A. que permitiera salir de la situación descripta.

En este contexto, la continuidad de PLUNA S.A. dependía enteramente del Estado uruguayo a través de PLUNA Ente Autónomo, quien además era minoría tanto en el Directorio de la compañía como en la Asamblea de Accionistas.

Por otra parte, si bien VARIG no quería ni podía aportar su cuota parte del reintegro necesario para salir de la situación comprometida en que se encontraba PLUNA S.A., tampoco aceptaba que se licuaran sus acciones por efecto de un reintegro de capital efectuado en solitario por PLUNA Ente Autónomo, quien, por otra parte, al carecer de mayoría en la Asamblea de Accionistas, dependía de los acuerdos que se pudieran lograr con los socios privados a los efectos de disponer de dicha mayoría y efectuar el reintegro que sacara a PLUNA S.A. de la situación de disolución.

Finalmente, esa mayoría necesaria se obtuvo en el mes de mayo de 2006, mediante un acuerdo con los señores Santiago y Víctor Hugo Mesa.

A partir de ese momento se plantearon los siguientes objetivos:

1.- Mantener a PLUNA S.A. como empresa en marcha, tomando en cuenta su carácter de empresa de bandera útil en el apoyo estratégico al desarrollo productivo del país -fundamentalmente en el sector turismo- al tiempo de asegurar las conexiones por vía aérea con el resto de la región y el mundo de manera soberana.

2.- Realizar las acciones necesarias para remplazar al socio VARIG, ya que las prioridades presupuestales que el País debía afrontar al inicio del actual período de gobierno hacían inviable encarar una solución que no contara con otro socio privado que aportara inversiones.

Con relación al primer objetivo, la situación de PLUNA S.A. presentaba en marzo de 2005 varias debilidades organizativas y de gestión:

- a- Una flota de aviones muy envejecida (24 años de promedio en la flota propia)

PLUNA Ente Autónomo

- b- El área de mantenimiento totalmente desmantelada por decisión de VARIG, realizándose el mantenimiento de la flota fuera del País –en los talleres de la empresa VEM, filial de VARIG-. Por otra parte, la totalidad del parque de componentes propiedad de PLUNA y para los aviones de PLUNA habían sido trasladados a los talleres de VEM en Brasil, extraviándose su identificación.
- c- La gestión comercial de la compañía estaba muy debilitada ya que VARIG era el agente general de ventas de PLUNA en todo el mundo a excepción de Uruguay.
- d- En Recursos Humanos, se evidenciaba una clara desmotivación en los funcionarios, fruto de las incertidumbres que rodearon el último período de gestión a cargo de VARIG.
- e- PLUNA S.A. se encontraba en quiebra por tercera vez en diez años.
- f- Extrema debilidad financiera.

Con relación al segundo objetivo, la amenaza fundamental estaba planteada en las dificultades financieras de VARIG en Brasil y su situación concursal, que determinaban que el problema PLUNA fuera un problema secundario para la empresa brasileña, al tiempo que la inminente desaparición de VARIG arrastraría también a nuestra aerolínea de bandera.

PLUNA ENTE AUTÓNOMO

Con relación a PLUNA Ente Autónomo, el diagnóstico de la situación al 2005 era el siguiente:

a.- El contrato de prestación de servicios que vinculaba a la Empresa con el Concesionario del Aeropuerto de Laguna del Sauce (CAISA) determinaba que PLUNA Ente Autónomo recibía como pago por sus servicios el 35% de la facturación que CAISA realizaba a las compañías aéreas por la atención en tierra de las aeronaves. Todos los costos asociados a la operación, tanto de funcionamiento, inversiones y retribuciones personales son de cargo de PLUNA Ente Autónomo. De manera que CAISA retenía para sí el 65% de lo recaudado por esos servicios sin asumir ningún costo por el mismo. Esta situación entrañaba un notable perjuicio económico para el Ente Autónomo.

b.- Desde el punto de vista presupuestal el Ente Autónomo no tenía presupuesto desde el año 2002, con lo cual había generado importantes pasivos con otros prestadores estatales de servicio (ANTEL, UTE, BSE)

PLUNA Ente Autónomo

c.- Los Recursos Humanos estaban muy desmotivados, perteneciendo a una empresa cuya propia existencia había sido puesta en entredicho en años anteriores. No existían políticas de desarrollo de RR-HH. La infraestructura edilicia de las oficinas centrales de PLUNA Ente Autónomo, obsoleta y mal distribuida, aumentaba la desmotivación.

d.- La situación reseñada en el literal a.- determinó deficiencias en el parque de equipos disponibles así como faltante de algunos equipos necesarios por imposibilidad de realizar inversiones.

En virtud de este diagnóstico, el Directorio del Ente Autónomo se fijó como objetivo el fortalecimiento financiero e institucional de la empresa, a efectos que pudiera cumplir adecuadamente su rol de accionista en PLUNA S.A. y de prestador de servicios en el Aeropuerto de Laguna del Sauce.

2. Principales acciones desarrolladas y logros obtenidos

PLUNA S.A.

A efectos dar cumplimiento a los objetivos descritos, tomando en cuenta el diagnóstico antes mencionado, se desarrollaron las siguientes acciones:

a.- En el plano societario se desarrolló una primera negociación con VARIG a efectos de asegurar el período de transición a partir del 27 de junio de 2005, fecha en la que PLUNA Ente Autónomo asumió la gerencia de la compañía. Esta negociación culminó con la firma de un convenio de accionistas el 9 de mayo de 2005, la víspera del día en que VARIG entrara en la Ley de Concurso en Brasil. Este convenio permitió asegurar la gestión de la empresa por parte de PLUNA Ente Autónomo y evitar el efecto del proceso concursal de VARIG en Brasil. En este primer convenio se traspasó el control efectivo de la compañía a PLUNA Ente Autónomo, si bien no se modificó la estructura accionaria.

b.- A partir de la fecha de inicio de la gestión de PLUNA Ente Autónomo, las primeras acciones tuvieron como objetivo equilibrar financieramente la empresa y recomponer la gestión de las áreas de mantenimiento y comercial. Se tomaron algunas medidas para asegurar ingresos adicionales en la temporada baja. De ellas vale la pena destacar un contrato de fletamento de un avión a la empresa venezolana CONVIASA por el cual se realizó la ruta Caracas-La Habana para atender la operación milagro de operaciones oftalmológicas para venezolanos de bajos ingresos, entre agosto y diciembre de 2005.

c.- Encarar negociaciones directas con posibles inversores que estuvieran dispuestos a remplazar a VARIG como accionistas en la empresa. Se destacan

PLUNA Ente Autónomo

en particular las negociaciones emprendidas con la aerolínea venezolana CONVIASA que se llevaron a cabo entre julio de 2005 y julio de 2006, y que culminaron con la retirada de CONVIASA de las negociaciones sin una explicación definitiva por parte de la empresa venezolana.

d.- Tercerización del proceso de búsqueda de un nuevo socio a través de la contratación de un Broker encargado de instrumentar un llamado internacional. (marzo de 2006) En este punto, vale la pena destacar que dicha contratación y selección fue resuelta por el directorio de PLUNA S.A., presidido por un Director designado por Varig.

e.- Segunda negociación con VARIG a efectos de facilitar el proceso de reintegro de capital en la empresa y la nueva asociación. Este proceso incluyó un segundo convenio de accionistas en noviembre de 2006 y culminó en mayo de 2007 cuando se produjo el reintegro que permitió posteriormente concretar la nueva asociación. Como consecuencia de este convenio más otro convenio suscrito con los socios privados minoritarios, Santiago y Víctor Hugo Mesa, PLUNA Ente Autónomo logró el apoyo necesario en la Asamblea de Accionistas para votar el nuevo reintegro licuando las acciones de VARIG y posibilitando la capitalización de la compañía con el ingreso de nuevos accionistas.

f.- Elección de la propuesta de asociación más conveniente con relación al proceso descrito en el literal d.-, teniendo en cuenta los planes de negocios presentados por los oferentes y las propuestas de capitalización. Dicha elección, así como la discusión del acuerdo de asociación con el grupo seleccionado, se realizaron conjuntamente con los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas.

g.- Proceso de diseño definitivo de la nueva asociación con el socio seleccionado (Consorcio LEADGATE). El mismo se desarrolló entre diciembre de 2006 y junio de 2007, iniciándose la nueva gestión de PLUNA S.A. el 1º de julio de 2007. Cabe destacar que a su ingreso, los nuevos accionistas realizaron una capitalización de 15 millones de dólares, que se constituyó en la única capitalización realizada en PLUNA S.A. por un socio privado.

Vale recordar que en oportunidad de la primera asociación en 1995, PLUNA Ente Autónomo había aportado a la nueva sociedad activos por valor de U\$S 17:267.680 más el saldo del precio de compra de tres aviones Boeing 737-200 por valor de 42 millones de dólares. Este aporte representó el 95% del capital inicial de PLUNA S.A. Por su parte los accionistas privados en ese momento aportaron U\$S 2 millones de dólares equivalentes al 5% del capital inicial, cifra que además no ingresó en la caja de PLUNA.

PLUNA Ente Autónomo

Sin embargo, la composición accionaria no reflejó esta proporción, ya que los accionistas privados en 1995 quedaron con el 51% de las acciones de la nueva compañía, habiendo aportado solamente el 5% del capital.

En 2007, en cambio, luego del reintegro realizado por el Estado, la empresa emergió con un capital de 1 millón de dólares a los que se agregaron los 15 millones de dólares aportados por el socio privado. En este caso la relación de capital social se distribuyó en el 75% para el socio privado y el 25% para PLUNA Ente Autónomo.

h.- Al inicio de la nueva gestión se concretó la negociación para la renovación total de la flota lográndose incorporar en tiempo record siete jets regionales Bombardier CRJ 900 Next Generation.

El proceso de compra se desarrolló en el marco del derecho privado a través de un concurso internacional de ofertas entre las dos empresas proveedoras de jets regionales: Bombardier de Canadá y Embraer de Brasil. Los factores de evaluación entre ambas ofertas priorizaron el precio, plazo de entrega, respaldo en componentes y capacitación para la operación. En todos los factores prioritarios, la oferta de Bombardier resultó ser la más conveniente. La inversión realizada por la compañía para la renovación de su flota, fue la primera inversión realizada desde 1981, fecha en la que se compraron tres aviones Boeing 737-200. Los nuevos aviones ingresaron a PLUNA entre marzo y diciembre de 2008.

i.- De acuerdo al diseño del gobierno corporativo de PLUNA S.A. en la nueva asociación, la gestión de la empresa está a cargo de los accionistas privados, mientras que PLUNA Ente Autónomo está representado en el Directorio por dos directores en un total de siete. En el estatuto aprobado se incluyeron varios reaseguros que dan mayor capacidad de control al Socio Estatal. Asimismo, PLUNA Ente Autónomo tiene mayoría de integrantes en la Comisión Fiscal (2 en 3).

Desde el inicio de la gestión, se ha desarrollado una intensa tarea de negociación permanente entre los representantes del Estado (PLUNA Ente Autónomo) y de los accionistas privados. Esta negociación permitió que se facilitara el proceso de transición sin retiros compulsivos de funcionarios de la empresa, que mantuvo los puestos de trabajo, condición impuesta por los representantes del Estado. Asimismo, en materia de gestión, se inició un proceso profundo de cambio cultural y adecuación de los sistemas operacionales. En este último aspecto, se concluyó el proceso de certificación en seguridad operacional (auditoría IOSA de la IATA) que había sido iniciado en 2006 con la gestión de PLUNA Ente Autónomo. Asimismo, se logró la certificación de calidad en los sistemas de gestión ISO 9001:2008 (LSQA de Austria y LATU)

PLUNA Ente Autónomo

j.- El primer año de gestión de PLUNA S.A. con los nuevos socios privados cerró el 30 de junio de 2008 con resultado negativo (u\$s25:700.000).

Entre las causas de este resultado se debe mencionar la escalada en el precio del combustible que llegó a valores de U\$S 147 el barril de petróleo a mediados de 2008, desde los u\$s34 a julio de 2007. Asimismo, la nueva flota de PLUNA S.A. se consolidó a fines del año 2008 con la incorporación de los siete aviones, por lo cual tres cuartas partes del ejercicio fiscal 2007/2008 se operó todavía con la flota anterior, ineficiente.

En función de este resultado, el Directorio de PLUNA Ente Autónomo promovió un proceso de discusión con los socios privados a efectos de lograr el compromiso de estos para la recomposición patrimonial de la compañía y que culminó con la firma de un convenio de accionistas el 23 de diciembre de 2008. De acuerdo a este convenio, los socios se comprometieron a integrar la suma de 12 millones de dólares -correspondiendo 9 millones a los socios privados y 3 millones a PLUNA Ente Autónomo- en un Plan de Reintegro y Capitalización en un plazo máximo de 18 meses (vence el 23 de junio de 2010). Durante ese período los socios se comprometieron a asegurar el flujo de fondos necesario – mes a mes- para el cumplimiento en fecha de las obligaciones corrientes de la empresa. Los compromisos asumidos por los socios privados están garantizados con sus acciones en la compañía, las cuales pueden ser rematadas en caso de incumplimiento. Asimismo, PLUNA Ente Autónomo incorporó un Veedor que tiene por cometido el control permanente de la evolución financiera de la empresa de forma de asegurar el cumplimiento de los objetivos del convenio. Cabe destacar, que transcurrido un año desde la firma del citado convenio, la empresa ha cumplido con sus operaciones corrientes, disminuido considerablemente su deuda neta medida a octubre de 2008, y está en condiciones de afrontar sus próximos compromisos financieros, muy exigentes en el primer trimestre de 2010 (u\$s7: Scotia Bank of Canadá, u\$s1: ANCAP, u\$s500 mil AWAS), sin haber tenido que recurrir a adelantos de las partidas acordadas para el reintegro.

k.- En la actualidad se está aplicando un proceso de consolidación de un Centro de Distribución Regional (HUB) en Montevideo. Actualmente, PLUNA vuela a 5 destinos en Brasil, (Sao Paulo, Río de Janeiro, Porto Alegre, Curitiba y Foz de Iguazú), a los que se agrega Florianópolis en temporada alta; ha incrementado las frecuencias de Puente Aéreo entre Montevideo y Buenos Aires, y agregado Córdoba como nuevo destino en Argentina. La malla se completa con varias frecuencias semanales a Asunción, Santiago de Chile, una ruta totalmente externa entre Asunción y Santiago de Chile y entre ésta y Punta Arenas.

PLUNA Ente Autónomo

Asimismo, PLUNA mantiene vuelos permanentes todo el año entre Punta del Este y Buenos Aires, los que se incrementan en la temporada veraniega, en la que se agregan conexiones de Punta del Este con otros puntos de la región, así como el servicio de vuelos charter.

A través de acuerdos de Código Compartido con Iberia, American Airlines y TAM, PLUNA asegura la conexión de Uruguay y otros destinos de la región con Europa y Estados Unidos.

I.- El relacionamiento con el socio privado es complejo dados los diferentes objetivos que nos motivan, lo que ha dado lugar a encaminar alguna de las diferencias en el plano judicial. Estas son:

1.- Reclamación de Leadgate a Pluna Ente Autónomo y el Estado uruguayo por lo que consideran pasivos ocultos en el proceso de due diligence practicado por los socios privados previo a su ingreso en la empresa: u\$s887.000.-

2.- Reclamación de PLUNA S.A. a Pluna Ente Autónomo y el Estado uruguayo por lo que consideran gastos incurridos a causa de juicios contra PLUNA S.A., multas en España anteriores a julio de 2007, perjuicio por hipotecas que gravaban la flota de Boeing 737.200, etc.: u\$s1:881.000.-

3.- Reclamación de Leadgate a Pluna Ente Autónomo y el Estado uruguayo, por lo que consideran responsabilidades de éstos en la devolución de la flota arrendada para los servicios de largo alcance: u\$s9;027.000.-

En estas tres situaciones reseñadas, PLUNA Ente Autónomo se ha opuesto y controvertido, animado por la mejor defensa de los intereses públicos en juego, en el marco de los compromisos asumidos con los socios privados.

4.- Reclamación de Pluna Ente Autónomo a Leadgate y Femabil S.A. por incumplimiento del contrato firmado el 23 de diciembre de 2008, al negarse a constituir el fideicomiso de garantía en la Bolsa de Valores. Este es el único juicio que ha tenido ya una primera resolución judicial, aprobando el embargo de las acciones de Leadgate y Femabil a favor de Pluna Ente Autónomo.

PLUNA ENTE AUTÓNOMO

A partir del diagnóstico realizado y que se menciona al inicio del presente informe, el Directorio trazó las grandes líneas estratégicas para la gestión:

- ✓ Racionalización administrativa y financiera
- ✓ Mejora de gestión

PLUNA Ente Autónomo

- ✓ Iniciar negociaciones para la mejora sustancial del contrato de prestación de servicios en el Aeropuerto de Laguna del Sauce.

Se destacan algunas de las medidas adoptadas:

- Reglamentación del uso de vehículos oficiales de acuerdo a las directivas formuladas por el Sr. Presidente de la República
- Reglamentación del sistema de viáticos al exterior. Por primera vez en la historia de PLUNA Ente Autónomo, los viáticos al exterior, tanto de los Directores como de todo el personal pasaron a estar sujetos a rendición de cuentas
- Suspensión de entrega de pasajes sin cargo. Esta medida fue acompañada de una reglamentación acerca de pasajes bonificados para atender proyectos de interés para el país o situaciones especiales de ayuda humanitaria.
- Negociación de deudas existentes con servicios públicos (UTE, ANTEL) o prestadores de servicios (BSE)
- Plan de capacitación para los funcionarios en informática.
- Firma de Convenio de Cooperación con la ONSC, para implementar un plan de capacitación en gestión financiera y gestión pública para el personal.
- Racionalización del Capital Humano de PLUNA Ente Autónomo. Se adecuaron los Recursos Humanos a las necesidades del Organismo.
- Mejora de la infraestructura edilicia del Ente. Mediante un convenio con el MTOP, llevó a cabo una reforma edilicia en el piso 9 del edificio que ocupa PLUNA Ente Autónomo y que arrienda al BSE. Se reubicaron la totalidad de funciones que desempeña el Ente en Montevideo en un mismo piso, disminuyendo el área arrendada. Más allá del ahorro financiero que esta medida significó, se destaca la medida por su impacto a nivel de la motivación del personal y del funcionamiento en general.
- En junio de 2007, se firmó un nuevo contrato por 3 años con CAISA (concesionario del Aeropuerto de Laguna del Sauce), por el cual se logró mejorar la retribución que PLUNA Ente Autónomo percibe por dichos servicios. La misma pasó del 35% al 50% de la facturación por servicios de asistencia en tierra. Esta mejora contractual permitió mejorar la ecuación financiera del Organismo, e impactó directamente en el plan de inversiones:

PLUNA Ente Autónomo

- ✓ Para la temporada de verano 2009 se incorporó al equipamiento una unidad de transporte para pasajeros discapacitados.
- ✓ Para la temporada de verano 2010 se adjudicó la compra de varias unidades de equipos nuevos.

Cabe destacar que estas inversiones son las más significativas que realizó PLUNA Ente Autónomo en los últimos 30 años.

3.- Proyectos en marcha y desafíos para el futuro

PLUNA S.A.

La compañía ha ido mejorando su rendimiento operativo en base, fundamentalmente, a la incorporación de los nuevos aviones Bombardier CRJ 900 Next Generation, que han permitido la apertura de nuevas rutas y el funcionamiento del hub en el Aeropuerto de Carrasco. No obstante, los resultados negativos obtenidos al cierre del ejercicio 2008-2009 (u\$s22:600.000) reflejan todavía pérdidas que deberán ser contempladas en un futuro plan de reintegro y capitalización de acuerdo a lo dispuesto en la Ley de Sociedades Comerciales. El Convenio de Accionistas suscrito el 23 de diciembre de 2008, prevé que los socios deberán acordar dicho plan en una Asamblea de Accionistas a celebrarse antes del 31 de enero de 2010. El proceso de discusión en procura de un acuerdo está en marcha a la hora de redactar este informe.

Vale la pena destacar que la evolución de los negocios durante el presente ejercicio julio2009-junio2010, permiten vislumbrar la posibilidad cierta de culminar el año fiscal con un resultado neutro.

La compañía deberá continuar el proceso de consolidación y crecimiento de su malla de vuelos regionales con la incorporación de nuevos destinos. En tal sentido, y en el marco del acuerdo bilateral suscrito entre Uruguay y Bolivia, será posible la incorporación de alguna ciudad boliviana como destino. Asimismo se plantean nuevos destinos en Brasil.

En el caso de Argentina, han existido dificultades con la actual administración del vecino país, que no ha permitido la expansión proyectada. Si bien es posible que se logren mejoras en este plano, PLUNA S.A. ha venido explorando una estrategia alternativa, a través de acuerdos con la empresa

PLUNA Ente Autónomo

argentina AEROVIP, que tiene certificado de explotador aéreo para vuelos no regulares en Argentina y procura extenderlo para aeronaves de gran porte y operaciones regulares, del tipo de las operadas por PLUNA. PLUNA dispone de una opción de participación directa en la empresa argentina y hará uso de esa opción en la medida que disponga de mayores certezas con relación a la operación. Es de destacar que PLUNA Ente Autónomo dispone de poder de veto en la decisión que se adopte, habida cuenta de las características particulares que tiene PLUNA como empresa con participación estatal.

El Directorio de Pluna Ente Autónomo ha venido realizando gestiones para incorporar la ciudad de Rivera como escala en algunos de los vuelos que PLUNA realiza a la ciudad de Porto Alegre.

PLUNA ENTE AUTÓNOMO

- PLUNA Ente Autónomo ha realizado un proceso de evaluación de la operación en el Aeropuerto de Laguna del Sauce, conjuntamente con las autoridades del MTOP y del MEF. SE ha estudiado la operación desde el punto de vista de su sustentabilidad y de la importancia estratégica que pueda tener. El plazo para tomar una decisión al respecto vence el 28 de febrero de 2010. En este sentido hemos iniciado un proceso de discusión con el concesionario del Aeropuerto, dejando claro que Pluna Ente Autónomo necesita un contrato que permita tener una actividad de asistencia en tierra que no sea gravosa para las arcas del Estado.
- El Directorio de PLUNA Ente Autónomo ha venido estudiando la posibilidad de que el citado Organismo pueda operar como agencia de viajes para las transacciones en materia de pasajes aéreos que se realicen con la totalidad de organismos del Estado. Este proyecto se inscribe directamente en uno de los cometidos establecidos en la Ley Orgánica de PLUNA y se apoya en lo dispuesto por el decreto N°32/965 Se trata de establecer un instrumento que permita mayor eficiencia y agilidad para el Estado en los procesos de compra de pasajes y al mismo tiempo pueda contribuir a mejorar la ecuación financiera de PLUNA Ente Autónomo a través de las comisiones que abonan las Líneas Aéreas a las Agencias.