



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS MESA DE MOVIMIENTO	
06 MAR 2019	
Recibido.....	Hs.
Exp. N°.....	C.D.

930
36168

PROYECTO DE COMUNICACIÓN

La Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe vería con agrado que el Poder Ejecutivo, a través de sus organismos correspondientes, informe si se tuvieron en cuenta los antecedentes de algunos funcionarios de la empresa aérea de bajos costos "Flybondi" que a partir de mediados de marzo de 2019 comenzará a operar en el Aeropuerto de Rosario, ciudad cabecera del departamento homónimo.


CARLOS DEL FRAIDE
DIPUTADO PROVINCIAL



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La empresa Flybondi, a mediados de marzo de 2019, comenzará a operar desde el Aeropuerto de Rosario, ciudad cabecera del departamento homónimo, anunciando conexiones con Iguazú, Tucumán y Salta.

La línea aérea low cost, de bajo costo, operará con aeronaves Boeing 737 con capacidad para 189 pasajeros.

De acuerdo a declaraciones periodísticas, el presidente del ente que administra el aeropuerto de Fisherton, Matías Galíndez, "se trata de buenas noticias, porque Rosario sumará nuevos destinos. A su vez, reconoció que "se presenta el desafío de cubrir las conexiones con Aeroparque que mantenía Avianca".

"La compañía aérea pone el acento en procesos que entiende claves: una única flota, alta utilización diaria de cada aeronave, optimización de tiempos de escalas, máxima capacidad de asientos en cada avión y la segmentación de productos y servicios. Los pasajes están en venta desde mediados de enero, con una amplia aceptación, según confirmó Galíndez quien subrayó que por primera vez habrá vuelos desde Rosario a Tucumán", indicaron los medios de comunicación.

Pero más allá de los buenos augurios, es necesario prestar atención en algunos antecedentes de diferentes funcionarios de la empresa de bajo costo, "Flybondi", que iniciará sus actividades desde el aeropuerto rosarino.

El CEO de Flybondi es Julian Cook, un directivo de Southern Winds, aquella línea aérea que en 2004 transportó a España 4 valijas con 60 kilos de cocaína.

El periodista Juan José Salinas publicó en su web de investigación "El Pájaro Rojo" que hay que recordar "primero que en 2004 la aparición de una maleta repleta de cocaína (60 kilos) con supuesto estatus diplomático argentino en las cintas transportadoras del aeropuerto madrileño de Barajas provocó no sólo la extinción de Southern Winds, sino también –por orden del presidente Néstor Kirchner ante la evidente complicidad de su jefe en el Aeroparque metropolitano– de la Policía Aeronáutica Nacional (PAN) dependiente de la Fuerza Aérea. La



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

PAN fue reemplazada por una nueva Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA) de talante civil (como lo son, aunque suele olvidarse, todas las demás policías excepto, obviamente, la Policía Militar)".

Agrega que "los hermanos Juliá –hijos del fallecido brigadier José Antonio Juliá, comandante de la Fuerza Aérea durante los primeros cuatro años de gobierno de Carlos Menem– fueron condenados y siguen presos. Los pilotos del narcovuelo fueron Eduardo Juliá y Miret –hijo de otro brigadier de nombre José que fue secretario de Planeamiento Estratégico de la dictadura durante las gestiones de los generales Videla, Viola y Galtieri– y como pasajero y fletador Gustavo Juliá, presidente de Federal Aviation SA y CEO de Medical Jet".

Gustavo Vera, el referente de la Fundación "La Alameda", denunció que el gobierno nacional "inscribió al nuevo gremio "low cost" en tiempo récord. Lo encabeza Fernando Granelli, que fue primero piloto militar y luego empleado de Mauricio Macri. Fue cuando la familia del Presidente era dueña de la aerolínea Macair Jet. El nuevo y supuesto defensor de los trabajadores trasladó en avión a Franco y a Mauricio Macri en varias ocasiones. Ahora es piloto de Flybondi, la aerolínea del PRO, la más peligrosa del país. ¿Cuál es la garantía de que Granelli vaya a defender a los trabajadores de Flybondi. Ninguna. ¿Por qué? Porque fue el piloto personal, privado, de la familia Macri", sostuvo el dirigente social.

"Todo indica que estamos en presencia de un negocio oscuro. Que detrás de la instalación de una línea de pasajeros de bajo costo lo que se está escondiendo es el transporte de carga, y no precisamente de cosas legales (...) estamos ante un blanqueo de las pistas clandestinas de aterrizaje (...) lo que está haciendo el gobierno es retomar la continuidad de los negocios sucios que había en la base de El Palomar por los que cayeron presos los hermanos Juliá que todavía están detenidos", añadió.

"Por otra parte hasta hace poco el CEO de Flybondi era (el suizo-británico Julián) Cook, (ver foto de presentación) asociado antes en otras "low cost", incluida Southern Winds, con el multimillonario Martín Varsavsky y con Juan José Maggio, el CEO de SW que también aparecería relacionado al doble crimen de Unicenter. Cook fue vinculado a la valija llena de cocaína que apareció dando vueltas en una cinta transportadora del aeropuerto de Barajas en 2004", agrega la nota.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Según Gustavo Vera, que el gobierno nacional “pague un precio tan alto por sostener a Flybondi (la empresa noruega desistió de asociarse con Flybondi; que tengan que reemplazar a sus directivos; que pretenda imponer de prepo este sindicato trucho que además de proponerse romper el modelo sindical argentino lo que busca es el control férreo y familiar del negocio) tiene que ver con el tráfico de estupefacientes. Hay un montón de elementos que demuestran que la desaparecida ruta a Tacna (ciudad peruana en la frontera con Chile) que tenía Southern Winds ha sido reemplazada por las rutas concedidas a Flybondi”.

De tal forma, “el titular del gremio de los empleados de Flybondi fue empleado de Mauricio Macri y hay otras historias que se cruzan. Una es la de Southern Winds una empresa que transportó 60 kilos de cocaína y que de acuerdo a la fiscalía tenía controles laxos y relajados y era muy permeable al narcotráfico. Uno de sus ejecutivos era Julián Cook, el dueño de Flybondi. La otra es que Matías Miret (que ahora integra el sindicato trucho) es uno de los pilotos que llevo casi mil kilos de cocaína desde el aeropuerto de Morón a El Palomar, donde ahora opera Flybondi; de ahí a Ezeiza y de Ezeiza a Barcelona y estuvo 23 meses preso por eso (...) Estamos hablando de tres personas con vínculos con narcos y con la familia Macri que están a cargo de la aerolínea que está sirviendo para vaciar a Aerolíneas Argentinas y que, según variadas denuncias, se puede estar utilizando para el traslado de cocaína”, remarca la nota.

A mediados de noviembre de 2018, Ricardo Cirielli, secretario general de la Asociación del Personal Técnico Aeronáutico (APTA) destacó que “nadie sabe decirnos quien es el verdadero dueño de Flybondi. Todos sospechamos que además de Mario Quintana, detrás puede estar un cartel del narcotráfico subsidiándola”. Acompañado por Pablo Biró, secretario general de la Asociación de Pilotos de líneas Aéreas (APLA) y delante de los micrófonos de Radio Cooperativa (AM750) Cirielli explicó que es obvio que la empresa da pérdidas y nadie sabía quién pone el dinero para cubrirlas; se quejó de que la UIF (la Unidad de Investigaciones Financieras que el gobierno puso en manos de ex ejecutivos de lavadores consuetudinarios como el banco HSBC) no investigara un asunto tan flagrante y concluyó en que si no lo hacía es porque, de hacerlo “capaz que llegaríamos a Macri, a Quintana, a algún cartel mexicano de la droga o a algún (financista) europeo”.

Respecto a lo advertido por Cirielli acerca del evidente déficit operativo de Flybondi, “la pregunta del millón es quién financia sus pérdidas operativas. Solamente los costos del leasing por los aviones que opera y lo utilizado en combustible suponen una inversión difícil de



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

recuperar, especialmente en un contexto de devaluación galopante e insumos dolarizados”, escribieron Sebastián Rodríguez Mora y Tania Rodríguez en la revista Crisis (<https://www.revistacrisis.com.ar/notas/radiografia-del-avion-amarillo>)”.

Por otro lado, Flybondi tiene entre sus accionistas a socios históricos de funcionarios nacionales, como son el vicejefe de Gabinete, Mario Quintana; y el ministro de Transporte, Guillermo Dietrich.

El señor Richard Gluzman, por ejemplo, es el intermediario entre la low cost y el gobierno de Mauricio Macri. Gluzman que forma parte del paquete accionario de Flybondi asesora a Quintana a través del Grupo Pegazu y al Grupo Dietrich.

En marzo de 2018, el fiscal federal Jorge Di Lello consideró que corresponde investigar un supuesto "negociado" FlyBondi y su supuesta relación con Quintana, quien hasta ahora no estaba imputado en el marco del escándalo Avianca y de las rutas aéreas, que involucran a la familia Macri.

Di Lello pidió investigar además la reasignación de espacios en los hangares del Aeroparque Jorge Newbery en la que Avian Líneas Aéreas aparece nuevamente beneficiada. A ese fin, requirió al Órgano Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) toda la documentación sobre el otorgamiento del uso de hangares.

Semejantes afirmaciones demanda una pregunta mínima en relación a esta empresa: ¿se tomaron en cuenta estas denuncias?.

El gobierno provincial, a través de sus distintas agencias, ¿tienen en cuenta los antecedentes de estos funcionarios de la empresa Flybondi?.

Por estas razones les pido a mis pares el acompañamiento al presente Proyecto de Comunicación.


CARLOS DEL FRAIDE
DIPUTADO PROVINCIAL