ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

BUENOS AIRES, 13 FEB 2017

VISTO el EXP-ANC:0043567/2016, por el que la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las siguientes rutas, con facultad de alterar u omitir escalas:

1) BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES,
2) BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES,
3) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,
4) BUENOS AIRES - VIEDMA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,
5) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES,
6) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,
7) BUENOS AIRES - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES,
8) BUENOS AIRES - SAN LUIS - RÍO CUARTO - BUENOS AIRES,
9) BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES,
10) BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES,
11) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PASO DE LOS LIBRES - BUENOS AIRES,
12) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PARANÁ - BUENOS AIRES,
13) BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BUENOS AIRES,
14) BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES,
15) BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES,
16) BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES, y

CONSIDERANDO:

Que la referida petición ha sido tratada en la Audiencia Pública N° 218 como PEDIDO VI, de conformidad con lo establecido en los Artículos 102, 108 y 128 de la Ley N° 17.285, Código Aeronáutico, y que se agregó al presente expediente copia de la versión taquigráfica de lo expresado durante dicho acto.

Que en la exposición realizada en la Audiencia Pública, AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. fundamentó su solicitud señalando que las operaciones que solicita pretenden ser complementarias de las que se realizan actualmente, con el objeto de atender rutas que se encuentran desiertas o no lo suficientemente abastecidas por prestadores locales.

Que en tal sentido, la empresa peticionaria destacó que la elección de las

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

rutas requeridas se basa en análisis de mercado que demuestran la existencia de gran potencial para el crecimiento del tráfico en la REPÚBLICA ARGENTINA, teniendo en cuenta su nivel de población, la distribución geográfica y el PBI per cápita. En relación a ello, agregó que nuestro país es uno de los que presenta menor oferta de capacidad en vuelos de cabotaje de la región.

Que con respecto a los destinos internacionales solicitados, AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. señaló que ha escogido a las ciudades de MONTEVIDEO y PORTO ALEGRE por considerarlas puntos de conveniencia para el desarrollo regional.

Que la solicitante mencionó que su intención es dar inicio a los servicios en marzo de 2017; que cuenta con seis aeronaves ATR propias de 72 asientos, que mantendrá cinco de ellas operativas y una en "back-up"; que prevé contar con cinco tripulaciones por cada aeronave, generando 400 empleos directos y 2000 indirectos, y hace constar que ya cuenta con 50 empleados.

Que la empresa agregó que la capacidad de 72 plazas de las aeronaves escogidas para las operaciones, va en línea con la demanda de tráfico del mercado, con el objetivo de lograr un coeficiente de ocupación que las torne económicamente viables; que ofrecerá un servicio eficiente, continuo y regular; que operará en destinos turísticos, de negocios y en rutas hoy no operadas.

Que la peticionaria señaló que utilizará la marca "AVIANCA" y que el uso de esa marca conlleva un cúmulo de responsabilidades y el compromiso de respetar los estándares de más alta calidad y tecnología, remarcando, por otra parte, que no es una empresa de las denominadas "low-cost".

Que respecto de las peticiones tratadas en la Audiencia Pública N° 218 se registraron como participantes, entre otros, el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA); la EMPRESA NACIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (EANA); los intendentes de las ciudades de NEUQUÉN y VIEDMA; autoridades provinciales; organismos públicos de nivel provincial y municipal que regulan en su ámbito las actividades turísticas así como asociaciones y particulares interesados vinculados a dichas actividades; asociaciones gremiales que representan al personal empleado en diversos sectores del transporte aéreo y a trabajadores del Estado; cámaras empresarias del transporte automotor de pasajeros y empresas de esa actividad; otros organismos y particulares, tales como la ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA) y la CÁMARA DE COMPAÑÍAS AÉREAS EN ARGENTINA (JURCA).

Que el Presidente del ORSNA hizo constar que al inicio de su gestión los aeropuertos se encontraban en estado de estancamiento, sin obras y servicios suficientes, pero que se comenzaron gran cantidad de proyectos, habiéndose completado los de CÓRDOBA y MENDOZA. Asimismo, mencionó que en los

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

próximos tres años se planea duplicar la cantidad de espacios, posiciones y plataformas en diecinueve aeropuertos y renovar por completo el de EZEIZA, destacando, por otra parte, que las líneas aéreas fueron incorporadas a la tarea de diseño de aeropuertos.

Que el Vicepresidente de EANA señaló haber advertido un bajo desarrollo en las inversiones en aeronavegación; detalló las actividades que se llevan a cabo, tales como la gestión y el diseño del tránsito y del espacio aéreo, la provisión de información y servicios generales para la aeronavegación segura; mencionó los objetivos que se plantea, entre ellos optimizar el diseño del espacio aéreo y mejorar la información meteorológica; pormenorizó que se encuentra realizando inversiones en sistemas de aterrizaje automático y de comunicación, navegación y vigilancia, a fin de reducir los costos y tiempos de operación y la afectación al medio ambiente.

Que IATA y JURCA formularon similares exposiciones, en las cuales, luego de describir las actividades de tales organismos, destacaron los beneficios de la aviación para la población en general por la facilitación del comercio, el turismo, la conectividad de lugares distantes, etc., señalando que nuestro país ha crecido en número de pasajeros menos que los países vecinos y que está, también, menos conectado. En relación a ello, IATA destacó que en las proyecciones a 20 años que realiza, prevé para esos países un crecimiento muy superior al que tendría el nuestro dentro del marco regulatorio imperante, destacando, no obstante, que se advierte un significativo potencial para el crecimiento de la demanda si se realizan reformas en pos de regulaciones menos gravosas, oportunidades de competencia equitativas y con la infraestructura necesaria para acompañarlo.

Que los intendentes municipales y las autoridades de la provincia de SANTA FE presentes, así como los organismos públicos, cámaras empresarias y particulares vinculados a las actividades turísticas se manifestaron, en general, a favor de los servicios peticionados.

Que en ese sentido se expresó el Sr. José Luis FOULKES, intendente de la ciudad de VIEDMA, punto incluido por la peticionaria entre los destinos a cubrir, quien al tiempo de destacar las potencialidades de la provincia a la que pertenece y la importancia de la conectividad para su desarrollo, hizo hincapié en la necesidad de vincularse con destinos nacionales e internacionales, sin pasar por BUENOS AIRES. Agregó que tener más conexión significa más empleo y desarrollo en diversos ámbitos, que los aeropuertos pueden soportar mucho más tráfico que el actual y destacó la importancia del planeamiento de las rutas y conexiones.

Que en similares términos respecto de la necesidad de evitar el paso por BUENOS AIRES y de una mayor vinculación para las ciudades patagónicas, entre las cuales la peticionaria solicitó rutas a COMODORO RIVADAVIA y PUERTO MADRYN, se expresaron el Sr. Herman MÜLLER, Ministro de Turismo de la Provincia del CHUBUT y los particulares Sres. Sebastián JELUSIC y Carlos ZONZA

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

NIGRO. Al respecto, el Sr. MÜLLER destacó la importancia de unir a dichas ciudades entre sí, manifestando su interés en que se aprueben nuevas rutas; el Sr. JELUSIC mencionó que existe gran oportunidad para las líneas que operan con 19 plazas uniendo ciudades pequeñas de la región, pero que deben contar con infraestructura y acceso al combustible fuera de los grandes aeropuertos; el Sr. ZONZA NIGRO señaló que con el ingreso de nuevas líneas aéreas, la región encontraría respuesta a su pedido de transformarse en un destino a nivel mundial, no obstante mostrar su preocupación por una posible sobrepoblación de vuelos a algunos destinos y manifestar su interés en que las empresas que tengan rutas rentables vuelen a otros en desarrollo.

Que los participantes por la provincia de SANTA FE, a la cual la peticionaria solicita operar en las ciudades de SANTA FE y ROSARIO, Sres. Pablo JUKIC de la Secretaría de Transporte y Roberto BAMBINI del Aeropuerto de ROSARIO, expresaron la necesidad de contar con más conexiones directas, haciendo notar la existencia de una demanda insatisfecha. El Sr. JUKIC manifestó que es necesario aumentar los avances conseguidos a través de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. en conexiones que no pasen por BUENOS AIRES; que el incremento del 50 % de pasajeros transportados en los últimos dos años se dio a medida que apareció la oferta y que da el visto bueno a las nuevas rutas en tanto se cumplan los estándares de seguridad y las leyes vigentes. El Sr. BAMBINI, por su parte, destacó que creció la cantidad de pasajeros en ROSARIO a raíz de la ampliación de la oferta de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y la presencia de transportadores extranjeros y detalló las inversiones en ampliación de la aeroestación que se impulsan.

Que por la ciudad de MAR DEL PLATA, también solicitada como destino a operar, se inscribieron particulares y representantes de diversos organismos y entidades. En las alocuciones formuladas, la titular del ENTE MUNICIPAL DE TURISMO, Sra. Gabriela MAGNOLER, señaló que la ampliación de la conectividad y de la oferta resultan fundamentales para el crecimiento del turismo y de otras economías de la ciudad; destacó que la mayoría de los arribos se realizan por vía terrestre no obstante poseer un aeropuerto internacional que funciona durante las 24 horas; agregando que se propiciará la creación de un "Hub", el incremento de las frecuencias y la incorporación de nuevas rutas; mientras que el resto de los participantes hizo notar las ventajas de contar con mejor conectividad y más frecuencias. Así, el Sr. Diego FERNÁNDEZ, detalló los beneficios que puede aportar a la salud la agilización en el traslado de pacientes, de equipos médicos especializados, de órganos y medicamentos; la Sra. María del Carmen SARLO mencionó la necesidad de generar mayor afluencia de visitantes y de bajar el costo de los pasajes, requirió que las empresas que se incorporen al mercado se sostengan en el tiempo, aclarando que debe preservarse a las empresas nacionales; el Sr. Fernando RIZZI remarcó el derecho de los usuarios a que el transporte aéreo sea un servicio público con tarifas razonables, que a través de ese derecho se accede a otros, que la oferta insuficiente extiende el tiempo de traslado y destacó la

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

necesidad de terminar con el centralismo aéreo a través de Buenos Aires.

Que el Subsecretario de Turismo de la provincia de BUENOS AIRES, Sr. Ignacio CROTTO, se pronunció también a favor de la conectividad de la ciudad de MAR DEL PLATA y de los otros puntos solicitados, BAHÍA BLANCA y TANDIL. Señaló que su provincia es la de mayor tamaño y cantidad de población del país, destacó la diversidad, importancia y magnitud de su economía e hizo constar que es necesario encontrar un punto de equilibrio para que puedan convivir todos los tipos de transporte y no se vean perjudicados el transporte automotor de larga distancia y las fuentes de empleo.

Que a su turno se manifestaron las empresas y organismos de transporte inscriptos, entre ellos la Unión de Tranviarios Automotor, las empresas Derudder Hermanos S.R.L., Nueva Chevallier S.A. y General Urquiza, la Cámara Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros, la Asociación Argentina de Empresarios Transporte Automotor y la Cámara Empresaria de Larga Distancia, coincidiendo en primer lugar en que las empresas peticionarias en la Audiencia Pública N° 218 no contarían con la solvencia económica y financiera correspondiente para sostener las operaciones que planifican realizar a futuro. Basándose en esa idea, argumentaron seguidamente que las mismas tampoco cumplirían los requisitos establecidos por ley que exigen que los capitales sean mayoritariamente argentinos.

Que también plantearon que a nivel aerocomercial no se contaría con la infraestructura necesaria para el incremento esperado de la actividad aérea, haciendo referencia al personal aeronáutico, en particular a los pilotos y a la capacidad aeroportuaria.

Que por último, exteriorizaron que ninguna de las empresas presentadas une a las localidades y los lugares más lejanos y menos poblados del país, y que su incorporación al mercado únicamente logrará perjudicar al transporte terrestre de larga distancia.

Que por otra parte, los representantes gremiales registrados como participantes, como la Asociación del Personal Aeronáutico, la Asociación del Personal Técnico Aeronáutico, la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas, la Unión del Personal de Aeronavegación de Entes Privados, la Asociación de Trabajadores del Estado, la Asociación de Aeronavegantes Argentinos, la Unión de Aviadores de Líneas Aéreas coincidieron en apoyar el crecimiento y el desarrollo de la industria aeronáutica, no obstante hacer notar la necesidad de contar con una política adecuada en materia de transporte aerocomercial y de infraestructura aeroportuaria.

Que asimismo se expresaron en contra de las empresas denominadas "de bajo costo", por entender que desarrollarían políticas laborales en desmedro de la seguridad aérea y de los trabajadores, llevando a la actividad a una precarización laboral y de las condiciones de trabajo. Solicitaron que se instituyan para esas

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

empresas los convenios colectivos de trabajo correspondientes a cada rubro de la actividad.

Que entre los alegatos de las citadas asociaciones gremiales, el Sr. Ricardo CIRIELLI, de la ASOCIACIÓN DEL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO, expresó respecto de las rutas solicitadas y los alegatos favorables de los organismos provinciales, que al sector privado no le interesan aquellos destinos que no ofrecen rentabilidad. Cuestionó, además, la solvencia y la procedencia de los capitales de las solicitantes, así como si la autoridad permitiría el ingreso al mercado de empresas multinacionales ante una eventual venta de las mismas, destacando, en relación a ello, que la asociación a la que pertenece actuará en defensa de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A.

Que en similar sentido el Sr. Pablo BIRÓ, de la ASOCIACIÓN DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS, manifestó su firme interés en la protección del personal aeronáutico frente a las nuevas empresas que, a su entender, pretenden también perjudicar a AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y a AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. Destacó que las condiciones actuales de la infraestructura y de los servicios aeroportuarios no ofrecen posibilidad material para la duplicación del mercado que se pregona y, por otra parte, solicitó que ante una eventual ampliación del mismo se dé prioridad a los trabajadores de SOL S.A. LÍNEAS AÉREAS.

Que junto a las observaciones generales expuestas -detalladas en los considerandos precedentes-, diversos integrantes de las asociaciones gremiales, empresas, cámaras y particulares que se manifestaron negativamente respecto de las peticiones presentadas formularon, además, expresa oposición a la solicitud de AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

Que en ese sentido se expresaron el Sr. Edgardo LLANO, representante de la ASOCIACIÓN DEL PERSONAL AERONÁUTICO; el Sr. Luis CERIANI; el Sr. Román Alberto UEZ, apoderado de la empresa DERUDDER HERMANOS S.R.L.; el Sr. Jorge ORTIZ LÓPEZ de NUEVA CHEVALLIER; el Sr. Rodolfo CASALI en representación de la UNIÓN DEL PERSONAL SUPERIOR Y PROFESIONAL DE EMPRESAS AEROCOMERCIALES y de los accionistas Clase B del PROGRAMA PROPIEDAD PARTICIPADA de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.; el Sr. Martín BRAT; el Sr. Diego GARCÍA, apoderado de las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A., y el Sr. Gustavo LIPOVICH.

Que en su alocución, el Sr. LLANO señaló que la peticionaria no existe como empresa en los hechos sino sólo en los papeles; que se desconoce el convenio laboral por el que habría contratado a los cincuenta trabajadores que dice haber incorporado y que, por tanto, no será factible el inicio de las operaciones en

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

marzo de 2017 como plantea, puesto que las transportadoras deben contar con convenios firmados para poder volar. Respecto de la cantidad de aeronaves con que prevé operar, señaló que actualmente no se cuenta en los aeropuertos con espacio suficiente para su estacionamiento.

Que el Sr. CERIANI hizo constar que, a su entender, representa una preocupación que la peticionaria sea subsidiaria de AVIANCA, puesto que ello implicaría que una empresa extranjera comience a operar y explotar cabotaje en nuestro país y que un precedente de ese tipo determinaría que AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. deban enfrentarse en el futuro a una competencia desigual frente a empresas con redes aerocomerciales de escala mucho mayor.

Que los Sres. UEZ y ORTIZ LÓPEZ expusieron que AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. presenta irregularidades administrativas, atento que el principal accionista de la empresa es ciudadano boliviano, posee pasaporte de BRASIL y reside en ECUADOR, refiriéndose al Sr. Germán EFROMOVICH.

Que el Sr. UEZ sostuvo, además, que la llegada al mercado argentino de AVIANCA sumado a la competencia que realiza LAN, significa para esas empresas adueñarse del transporte aéreo latinoamericano, el desmantelamiento de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y la pérdida de cinco o seis mil puestos de trabajo en el transporte automotor de larga distancia.

Que por su parte, Sr. ORTIZ LÓPEZ mencionó también que, frente al requerimiento de mayor conectividad planteado por las provincias, el plan de rutas presentado por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. toma como base a BUENOS AIRES, destacando, asimismo, la ausencia de la infraestructura y de las condiciones de seguridad necesarias para soportar nuevas operaciones.

Que el Sr. CASALI, formuló reserva de efectuar impugnaciones administrativas y judiciales, aduciendo haber advertido irregularidades en los expedientes motivo de la audiencia, oponiéndose al otorgamiento de todas las rutas solicitadas por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. y por el resto de las peticionarias.

Que en esa línea de exposición, el citado participante sostuvo que la solicitud en tratamiento viola el Artículo 99 del Código Aeronáutico, dado que el mencionado Sr. EFROMOVICH es propietario del 95 % de la empresa controlante de la peticionaria, objetando, asimismo, que otra empresa del nombrado, SYNERGY AEROSPACE, garantice a través de una compañía panameña las actividades de AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. en la REPÚBLICA ARGENTINA. Cuestionó, además, la fechas en que fueron emitidas y agregadas al presente expediente la certificación sobre la manifestación de bienes de la mencionada empresa y su apostillado. Por otra parte, señaló que en un mercado con baja expectativa de crecimiento como el argentino, el ingreso de nuevos actores con potencial de aplicar tarifas por debajo del costo produciría la caída de las empresas establecidas, perdiéndose rutas,

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

frecuencias y fuentes de trabajo.

Que el Sr. CASALI presentó, además, una exposición por escrito, la cual reitera lo que expresara en el acto y resulta de idéntico tenor que la presentada por el Sr. Cristian Martín EARDHARDT, Director del PROGRAMA DE PROPIEDAD PARTICIPADA DEL PERSONAL de AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS – CIELOS DEL SUR S.A. por igual vía.

Que el particular interesado, Sr. Martín BRAT, quien en la audiencia se presentó como delegado de una empresa tercerizada por AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y militante del PTS en el Frente de Izquierda, se manifestó a favor de esa empresa y en contra de las denominadas "low cost", entre las que incluyó a AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., argumentando que las transportadoras "*low cost*" compiten con tarifas bajas en detrimento de las condiciones laborales y de seguridad de los usuarios. Agregó que AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. debe cumplir un rol social y ser la empresa que ofrezca tarifas al alcance de una mayor parte de la población.

Que el Sr. LIPOVICH formuló su alocución en la audiencia y, en ese acto, entregó a esta Junta un escrito que la refuerza con datos y detalles técnicos. En su alegato, el participante sostuvo que debería declararse nulo el tratamiento del pedido de AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., no sólo el otorgamiento de las rutas solicitadas, en razón de que no acreditó base de operaciones, por lo cual no cumple los recaudos exigidos para el llamado a audiencia pública y, por otra parte, que en varias de las rutas solicitadas, que se encuentran servidas por otros operadores, la propia empresa prevé obtener un saldo económico negativo. Agregó también, que el inicio de operaciones posterior a 180 días de otorgada la concesión, previsto para gran parte de las rutas pretendidas, las incluiría en los supuestos que determinan la caducidad de la misma

Que el Sr. Diego GARCÍA, en representación de las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A., formuló una breve exposición en la audiencia y presentó su alegato por escrito, expresando su oposición a la concesión de las rutas internacionales solicitadas por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., BUENOS AIRES – MONTEVIDEO y BUENOS AIRES – PORTO ALEGRE.

Que con relación al destino PORTO ALEGRE, el citado participante señaló que sus representadas operaron 7 frecuencias semanales en 2016 como únicos explotadores argentinos, con un coeficiente de ocupación del 79% y que proyectan incrementar los asientos ofrecidos en un 25 %, con lo cual no habría demanda insatisfecha que justifique la incorporación de un nuevo explotador.

Que respecto del destino MONTEVIDEO, el Sr. GARCÍA indicó que la interesada no ha precisado el aeropuerto de BUENOS AIRES desde el que prestará los servicios y, por otra parte, que el factor de ocupación del 57 % con que

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. operan actualmente evidencia que la demanda está más que satisfecha en la ruta y que el ingreso de nuevos transportadores perjudicaría directamente a quienes la sirven actualmente haciendo un esfuerzo por no desatender el tráfico de pasajeros, no obstante haber permanecido durante meses sin operador de bandera uruguaya.

Que esta Junta solicitó a los peticionarios la presentación por escrito de sus respuestas a las observaciones efectuadas por los participantes en la Audiencia Pública, lo cual fue cumplimentado por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. en su presentación del 4 de enero del año en curso, caratulada EXP-ANC:000313/2017.

Que igualmente se solicitó la opinión a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, sobre la base de las manifestaciones y presentaciones realizadas por diversas entidades vinculadas al transporte automotor, la que fue contestada sin formular apreciaciones al respecto (PV-2017-00162285-APN-SECPT#MTR) .

Que en su respuesta a los cuestionamientos formulados, la peticionaria señaló que su presentación cumple acabadamente los requerimientos prescriptos por el Art. 99 del Código Aeronáutico y el Decreto Nº 52/94.

Que en lo relativo la garantía otorgada por SYNERGY AEROSPACE CORP., señaló que se trata de una sociedad comercial y que como tal tiene un directorio del cual participa el Sr. Germán EFROMOVICH, motivo por el cual ha sido éste quien suscribió la Carta Garantía en su carácter de representante legal. Agregó que la Certificación Contable es un instrumento público extranjero y que ha sido suscripto por contador público autorizado y apostillado en Panamá, siendo presentado en el expediente con el objeto de acreditar la existencia de fondos necesarios en SYNERGY AEROSPACE CORP. para hacer frente a las garantías extendidas.

Que contestando a la oposición presentada por AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A., la peticionante mencionó que históricamente la ruta BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE – BUENOS AIRES estuvo cubierta por dos y hasta por cuatro frecuencias diarias y que recientemente GOL dejó de operarla, liberando la oferta de 175 asientos diarios que claramente justifican la operación pretendida en beneficio del público usuario.

Que en referencia a dicha oposición y respecto de la ruta BUENOS AIRES – MONTEVIDEO, luego de aclarar que efectivamente ha indicado el aeropuerto desde el cual pretende operar en el formulario respectivo, AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. agregó que ambas ciudades son capitales de países integrantes del MERCOSUR y que habiendo sido servidas años atrás por hasta

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

quince vuelos diarios, no es posible considerar que hoy con dos operadores locales la demanda se encuentre satisfecha. Puso a modo de ejemplo que, en similar distancia, la ruta BOGOTÁ - MEDELLÍN cuenta con más de 70 vuelos diarios, concluyendo que la conectividad entre BUENOS AIRES y MONTEVIDEO debería ser de al menos 20 a 25 vuelos diarios.

Que en cuanto al planteo sobre el resultado negativo que arrojarían determinadas rutas de las propuestas, la interesada manifestó que la presentación realizada cuenta con los cálculos de proyección de demanda acorde con la industria, lo que significa que las rutas nuevas tienen un período de transición para alcanzar la rentabilidad de entre 6 y 8 meses. Destacó que al año de operaciones se alcanza el punto de equilibrio y consolidación y, en referencia a ello, que la explotación de algunas rutas se iniciaría en el segundo semestre, por lo que el equilibrio se alcanzaría durante los primeros meses del año siguiente.

Que en la Audiencia Pública celebrada se han escuchado voces y se han presentado argumentos en apoyo y en oposición a los pedidos formulados que han sido reseñados precedentemente.

Que en línea general, las opiniones favorables a los pedidos se han centrado en la necesidad de aumentar la conectividad tanto interna como internacional; el desarrollo del turismo y el incremento de las actividades que puedan generar nuevas fuentes de trabajo, directa e indirectamente relacionadas con el transporte aéreo.

Que las oposiciones formuladas también pueden agruparse en varios ejes: fallas documentales de las peticionarias y defectos procedimentales; insuficiencia de la infraestructura aeronáutica, tanto en su faz de instalaciones como de servicios a la aeronavegación; ausencia de marcos laborales relativos al personal que pretenden incorporar las nuevas empresas; inexistencia de demanda de transporte aéreo insatisfecha; haberse agotado la capacidad disponible en virtud de ciertos Acuerdos de Servicios de Transporte Aéreo; resguardo de los derechos de los que son titulares las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. y perjuicios para el transporte automotor de larga distancia.

Que es función de esta Junta evaluar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios peticionados, considerando en forma concreta lo preceptuado por el Decreto N° 2186/92.

Que en este sentido resulta necesario sopesar las opiniones vertidas en la Audiencia Pública celebrada y evaluar desde los puntos de vista señalados en el parágrafo anterior, las peticiones formuladas a la luz de los elementos de juicio que brindan los datos existentes en la Administración.

Que las pretendidas fallas documentales o procedimentales no pueden

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

ser evaluadas por esta Junta, por tratarse de cuestiones ajenas a su función específica y ser materia sobre la que se han expedido las dependencias competentes de la ANAC.

Que en cuanto a la alegada insuficiencia de la infraestructura aeroportuaria, las autoridades con competencia en la materia se han referido a las obras necesarias, algunas encaradas y completadas, otras en curso de ejecución y otras formando parte de los planes futuros de expansión y modernización.

Que sin perjuicio de ello, cabe destacar que los servicios que eventualmente se concedan o autoricen a las empresas peticionarias estarán sujetos a la posibilidad de su concreto ejercicio, en las condiciones que determinen las respectivas autoridades aeroportuarias.

Que las cuestiones gremiales y laborales planteadas por las respectivas entidades no son materia a evaluar en esta instancia, de manera que nada de lo que surja de este asesoramiento podría afectar el derecho de los trabajadores que establece la legislación respectiva.

Que las restantes objeciones formuladas referentes a inexistencia de demanda de transporte aéreo insatisfecha; haberse agotado la capacidad disponible en virtud de ciertos Acuerdos de Servicios de Transporte Aéreo; resguardo de los derechos de los que son titulares las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. y perjuicios para el transporte automotor de larga distancia, constituyen la materia específica en que debe intervenir esta Junta, a fin de asesorar acerca de la posibilidad de determinar la real entidad de las objeciones formuladas y la posibilidad de armonizar los cuestionamientos expresados, cotejándolos con datos objetivos y eventuales adecuaciones que favorezcan mutuos beneficios.

Que el Decreto N° 2186/92 determina entre sus principios rectores el ingreso al mercado de nuevos explotadores y el estímulo de la competencia, debiendo ello ser analizado en el contexto de los demás principios que el mencionado decreto enuncia.

Que en tal sentido, la iniciativa proyectada por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. constituye un emprendimiento que tiende a satisfacer los principios de ingreso al mercado de nuevos explotadores, estímulo a la competencia y diversificación de los servicios, que constituyen, como se indicara, las aspiraciones declaradas en el Decreto N° 2186/92.

Que la alegada inexistencia de demanda de transporte aéreo insatisfecha, no se corresponde con los datos presentados en esta Audiencia Pública. Más allá de las múltiples opiniones reseñadas referentes a la ausencia de oferta de servicios aéreos suficientes, a la escasez de vuelos entre puntos del interior del país que no requieran el paso por BUENOS AIRES y a ciertas plazas carentes de conectividad

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

adecuada, los datos concretamente analizados ofrecen un panorama diferente.

Que AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. solicitó operar las siguientes rutas internas:

1	BUE-ROS-BUE	6	BUE-LUQ-RCU-BUE	11	BUE-NCJ-RCQ-NCJ-BUE
2	BUE-MDQ-BUE	7	BUE-RSA-BUE	12	BUE-TDL-BUE
3	BUE-SFN-BUE	8	BUE-BHI-BUE	13	BUE-NCJ-VMA-BUE
4	BUE-PMY-BUE	9	BUE-COC-AOL-BUE	14	BUE-PMY-CRD-PMY-BUE
5	BUE-VDM-BUE	10	BUE-COC-PARA-BUE		

Que la peticionaria propone realizar las prestaciones con aeronaves del tipo ATR-72-600 con una capacidad de 72 asientos, cuya configuración comercial resultaría única para el mercado en Argentina, además de otras aeronaves del tipo JETSTREAM AEROSPACE 32 de 19 asientos.

Que sumado a ello, el esquema de operación que propone resulta novedoso y de gran interés a fin de acompañar las políticas de conectividad que el MINISTERIO DE TRANSPORTE, por intermedio de los organismos intervinientes en el sector aeronáutico, está llevando adelante.

Que en cuanto a las rutas concurrentes que solicita, se señala que además de ser pocas las que se encuentran operadas por otras empresas, las mismas vienen experimentando elevados coeficientes de ocupación, lo que sugiere la existencia de demanda insatisfecha.

Que entre las citadas rutas concurrentes, la única que presenta un coeficiente de ocupación menos elevado es BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN. Sin embargo, en este caso, se estima que resultaría conveniente incorporar una aeronave como el ATR 72 a dicha ruta, ya que cuenta con una configuración de 72 asientos y actualmente está siendo operada con aeronaves MD 83 de 165 asientos.

Que en tal sentido, no se observan inconvenientes para acceder a la totalidad de las rutas pretendidas por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., ya que propone una novedosa red de servicios internos, comunicando destinos del país que en la actualidad, en su mayoría, no son servidos por ningún operador.

Que en consecuencia, en cuanto a las rutas internas pretendidas, se aprecia que el otorgamiento de la concesión pedida implicaría una extensa diversificación de servicios entre puntos cuya vinculación esta Junta considera de conveniencia, necesidad y utilidad general.

Que AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. solicitó operar las siguientes rutas internacionales:

1	BUE-MVD-BUE	2	BUE-POA-BUE

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

Que la ruta BUENOS AIRES – MONTEVIDEO presenta coeficientes de ocupación suficientemente elevados y se trata de un itinerario en el que existen frecuencias disponibles conforme el marco bilateral existente con la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.

Que en cuanto a la ruta BUENOS AIRES – PORTO ALEGRE, dicho itinerario ha experimentado una merma importante en cuanto a la cantidad de pasajeros transportados, reduciéndose drásticamente en el año 2016 a casi el 50% respecto de los resultados obtenidos en el año 2015. No obstante, se considera que el tipo de equipo propuesto para la operación y una mayor oferta de frecuencias y horarios, podrían facilitar un incremento en la demanda.

Que la información relativa a operadores por ruta y a coeficientes de ocupación citada, surge del SISTEMA INTEGRADO DE AVIACIÓN CIVIL (SIAC) de la ANAC.

Que los coeficientes de ocupación mencionados en las oposiciones expresadas respecto de este pedido son en todos los casos superiores al porcentaje mínimo exigido por la Ley N° 19.030 para autorizar un aumento de capacidad en los servicios internacionales de transporte aéreo.

Que esa medida tiene por objeto evitar precisamente la demanda insatisfecha, en perjuicio de los usuarios, idea que puede extrapolarse igualmente a los servicios internos con el mismo propósito.

Que en lo referente a los servicios que actualmente desarrollan las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A., los mismos se prestan sin condiciones de exclusividad conforme lo preceptuado por el Código Aeronáutico mientras que su Decreto N° 2186/92 promueve la incorporación de nuevos explotadores y el estímulo de la competencia.

Que por otra parte, no se aprecia como conveniente propiciar la denegación de algunas de las rutas pedidas por el hecho de estar siendo operadas por otro explotador, pues tal decisión podría malograr el proyecto en su conjunto, en perjuicio de los usuarios y de la conectividad que se propicia incrementar.

Que en lo referente a la red de transporte automotor existente en el país, no parece conveniente considerar que sus intereses deban prevalecer por sobre la necesidad y utilidad general que implica el desarrollo del transporte aéreo en nuestro país. En este sentido, la Ley N° 19.030 alude a la coordinación de la política aérea con las políticas que se establezcan para otros medios de transporte, conforme los superiores objetivos de la Nación, lo cual excede a la finalidad de este asesoramiento. Sin perjuicio de ello, se considera que así como no resultaría de

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

utilidad general impedir el desarrollo de más y mejores redes de transporte automotor de largo recorrido, en función de la existencia de servicios de transporte aéreo, tampoco sería de utilidad general proceder a la inversa.

Que los servicios internos propuestos por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. permitirían una intercomunicación eficiente entre puntos de nuestro extenso territorio, según lo propiciado por la Ley N° 19.030 de Política Nacional de Transporte Aerocomercial.

Que en cuanto a las rutas internacionales peticionadas, la incorporación de un nuevo transportador argentino podría contribuir a proyectar la presencia de nuestro país en rutas que, en casos como el de BRASIL, se encuentran prioritariamente explotadas por transportadores extranjeros o en las que un nuevo explotador podría permitir diversificar la oferta y, con ello, captar una mayor proporción del mercado.

Que esta Junta considera conveniente, necesario y de utilidad general, posibilitar una mayor oferta de capacidad por parte de transportadores argentinos en las rutas regionales, en las que en general existe capacidad disponible para nuestro país.

Que existen normas para los casos en que corresponda distribuir capacidad disponible en un marco bilateral determinado (Resolución MEYOSP N° 901/96) y además, los servicios de transporte aéreo deben ser otorgados condicionados a la eventual obtención de los derechos de tráfico y/o de la capacidad que tornen factible la operatoria proyectada por la empresa, en los términos del Artículo 10 de la Ley N° 19.030.

Que esta Junta considera conveniente, necesario y de evidente utilidad general la incorporación de un transportador argentino para explotar servicios de transporte aéreo internacional hacia los destinos propuestos, lo cual implicaría la posibilidad de aportar pasajeros de esos puntos hacia nuestro país, incrementando de tal forma las operaciones que permitirían aprovechar, a su vez, el flujo de esos pasajeros en el ámbito interno.

Que teniendo en cuenta los precedentes considerandos y en virtud de lo dispuesto por la Resolución E 485 de fecha 25 de noviembre de 2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE,

LA JUNTA ASESORA DEL TRANSPORTE AÉREO

DICTAMINA:

1°.- Dar por satisfechas las exigencias de conveniencia, necesidad y utilidad general

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

de los servicios solicitados por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. en los términos indicados en el punto siguiente.

2°.- Proponer se dé curso favorable a la concesión solicitada por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., para operar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar u omitir escalas, con los condicionamientos que se establecen y sujeta, en su caso, a la obtención de los derechos de tráfico o capacidad necesarios para su efectivo ejercicio, en las siguientes rutas:

1) BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES,
2) BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES,
3) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,
4) BUENOS AIRES - VIEDMA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,
5) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES,
6) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,
7) BUENOS AIRES - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES,
8) BUENOS AIRES - SAN LUIS - RÍO CUARTO - BUENOS AIRES,
9) BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES,
10) BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES,
11) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PASO DE LOS LIBRES - BUENOS AIRES,
12) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PARANÁ - BUENOS AIRES,
13) BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BUENOS AIRES,
14) BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES,
15) BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES,
16) BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES.

- El punto BUENOS AIRES será facultad de la Autoridad Aeronáutica autorizarlo para ser operado en el Aeroparque Jorge Newbery o en el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, de Ezeiza, de conformidad con los resultados de los estudios sobre la infraestructura disponible y factibilidad operativa.

3º.- Poner el presente dictamen a disposición mediante aviso en la página "web" oficial de la ANAC para notificación de los interesados por el término de TRES (3) días, vencido el cual la peticionaria deberá acreditar la capacidad técnica requerida por el Artículo 7 inciso b) del Anexo II del Decreto N° 2186/1992 en un plazo no mayor a los CIENTO OCHENTA (180) días, bajo apercibimiento de declarar la caducidad de las actuaciones (Art. 14 de la norma citada).

4º.- Elevar estas actuaciones, con el presente Dictamen, al MINISTERIO DE

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

TRANSPORTE, en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 29 del Anexo I de la Resolución E 485/2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, para conocimiento, consideración y prosecución del trámite.

DICTAMEN N° 594

Ing. Juan Pedro IRIGOIN
PRESIDENTE

Ing. Paolo MARINO
VOCAL

Lic. Alejandro ÁLVAREZ
VOCAL