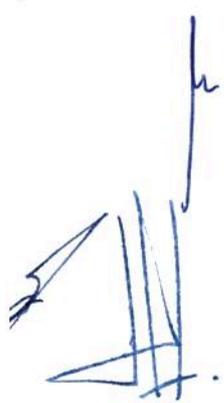


BUENOS AIRES, 13 FEB 2017

VISTO el EXP-ANC:0043368/2016 por el que la empresa FB LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las siguientes rutas:

- 1) BUENOS AIRES - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 2) BUENOS AIRES - CÓRDOBA y v.v.,
- 3) BUENOS AIRES - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 4) BUENOS AIRES - MENDOZA y v.v.,
- 5) BUENOS AIRES - SALTA y v.v.,
- 6) BUENOS AIRES - NEUQUÉN y v.v.,
- 7) BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.,
- 8) BUENOS AIRES - USHUAIA y v.v.,
- 9) BUENOS AIRES - EL CALAFATE y v.v.,
- 10) BUENOS AIRES - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 11) BUENOS AIRES - RESISTENCIA y v.v.,
- 12) BUENOS AIRES - RÍO GALLEGOS y v.v.,
- 13) BUENOS AIRES - SAN JUAN y v.v.,
- 14) BUENOS AIRES - POSADAS y v.v.,
- 15) BUENOS AIRES - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
- 16) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA y v.v.,
- 17) BUENOS AIRES - RÍO GRANDE y v.v.,
- 18) BUENOS AIRES - SANTA FE y v.v.,
- 19) BUENOS AIRES - FORMOSA y v.v.,
- 20) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN y v.v.,
- 21) BUENOS AIRES - SAN MARTÍN DE LOS ANDES (CHAPELCO) y v.v.,
- 22) BUENOS AIRES - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.,
- 23) BUENOS AIRES - LA RIOJA y v.v.,
- 24) BUENOS AIRES - ESQUEL y v.v.,
- 25) BUENOS AIRES - TRELEW y v.v.,
- 26) BUENOS AIRES - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA y v.v.,
- 27) BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA y v.v.,
- 28) BUENOS AIRES - PARANÁ y v.v.,
- 29) BUENOS AIRES - SAN LUIS y v.v.,
- 30) BUENOS AIRES - SAN RAFAEL y v.v.,
- 31) BUENOS AIRES - ROSARIO y v.v.,
- 32) BUENOS AIRES - CORRIENTES y v.v.,
- 33) BUENOS AIRES - MALARGÜE y v.v.,
- 34) BUENOS AIRES - VIEDMA y v.v.,
- 35) BUENOS AIRES - SANTA ROSA y v.v.,
- 36) CÓRDOBA - MENDOZA y v.v.,
- 37) CÓRDOBA - SALTA y v.v.,



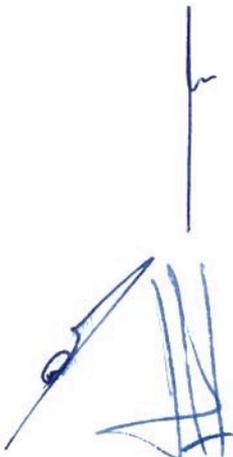
- 38) CÓRDOBA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 39) CÓRDOBA - EL CALAFATE y v.v.,
- 40) CÓRDOBA - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 41) CÓRDOBA - NEUQUÉN y v.v.,
- 42) CÓRDOBA - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 43) CÓRDOBA - ROSARIO y v.v.,
- 44) ROSARIO - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 45) ROSARIO - MENDOZA y v.v.,
- 46) ROSARIO - SALTA y v.v.,
- 47) ROSARIO - EL CALAFATE y v.v.,
- 48) ROSARIO - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 49) ROSARIO - NEUQUÉN y v.v.,
- 50) ROSARIO - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 51) SALTA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 52) SALTA - MENDOZA y v.v.,
- 53) SALTA - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 54) MENDOZA - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 55) MENDOZA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 56) MENDOZA - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 57) BUENOS AIRES - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 58) BUENOS AIRES - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 59) BUENOS AIRES - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 60) BUENOS AIRES - SALVADOR DE BAHÍA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 61) BUENOS AIRES - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 62) BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 63) BUENOS AIRES - RECIFE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 64) BUENOS AIRES - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 65) BUENOS AIRES - FORTALEZA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 66) BUENOS AIRES - NATAL (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 67) BUENOS AIRES - PORTO SEGURO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 68) BUENOS AIRES - BRASILIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 69) BUENOS AIRES - BELO HORIZONTE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 70) BUENOS AIRES - MACEIÓ (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 71) BUENOS AIRES - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 72) BUENOS AIRES - BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) y v.v.,



- 73) BUENOS AIRES - CARTAGENA DE INDIAS (REPÚBLICA DE COLOMBIA) y v.v.,
- 74) BUENOS AIRES - QUITO (REPÚBLICA DEL ECUADOR) y v.v.,
- 75) BUENOS AIRES - GUAYAQUIL (REPÚBLICA DEL ECUADOR) y v.v.,
- 76) BUENOS AIRES - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.,
- 77) BUENOS AIRES - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,
- 78) BUENOS AIRES - CUZCO (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,
- 79) BUENOS AIRES - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
- 80) BUENOS AIRES - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
- 81) BUENOS AIRES - CARACAS (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA) y v.v.,
- 82) CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 83) CÓRDOBA - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 84) CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 85) CÓRDOBA - SALVADOR DE BAHÍA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 86) SAN CARLOS DE BARILOCHE - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 87) MENDOZA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 88) MENDOZA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 89) MENDOZA - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 90) ROSARIO - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 91) ROSARIO - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 92) ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 93) SALTA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 94) SALTA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 95) PUERTO IGUAZÚ - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 96) PUERTO IGUAZÚ - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 97) PUERTO IGUAZÚ - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 98) PUERTO IGUAZÚ - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 99) PUERTO IGUAZÚ - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.

El punto BUENOS AIRES se operará con base de operaciones en el Aeropuerto de EL PALOMAR, y

CONSIDERANDO:



Que la referida petición ha sido tratada en la Audiencia Pública N° 218 como PEDIDO VII, 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, la empresa FB LÍNEAS AÉREAS S.A. fundamentó su solicitud señalando que es una empresa “low-cost”; que las transportadoras de ese tipo se encuentran operando hace tiempo en todo el mundo, que se ha incrementado la cantidad de pasajeros transportados en todos los casos y que la REPÚBLICA ARGENTINA es uno de los pocos países que no las ha admitido, por lo cual estima a modo de proyección, que el mercado actual se podría triplicar en el año 2026.

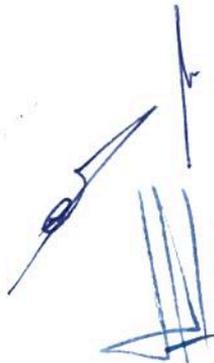
Que asimismo, la peticionaria manifestó que la misión de su emprendimiento es ofrecer tarifas bajas, servicio amigable, operación de excelencia y la puntualidad más alta del país, haciendo hincapié en el valor que otorga a los recursos humanos y al disfrute del trabajo

Que agregó que el riesgo que se atribuye a las empresas “low-cost” es de índole financiero y no operativo y, en relación a ello, que los estudios y análisis de empresas aseguradoras muestran que el riesgo de las mismas es inferior al que presentan las transportadoras tradicionales. Destacó que el menor costo que puede ofrecer se basa en la utilización al máximo de las aeronaves.

Que finalmente, la solicitante destacó que sus proyecciones estiman que en el año 2021 se encontrará transportando a 8 millones de pasajeros en 56 rutas de cabotaje y 43 de Latinoamérica, con 27 aeronaves nuevas y que generará 1.500 empleos directos y 20.000 indirectos, entre los que cuenta a trabajadores vinculados al turismo y a los servicios aeroportuarios.

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 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 la Sra. Gabriela TESTA, Presidenta del Ente de Turismo de la Provincia de MENDOZA, señalando el interés de las peticionarias ALAS DEL SUR S.A., AMERICAN JET S.A., ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. y FB LÍNEAS AÉREAS S.A. en la elección no sólo de la ciudad de MENDOZA que tiene una gran capacidad, sino también de los destinos SAN RAFAEL y MALARGÜE, en el sur de esa provincia, que además de ser puntos turísticos tienen un gran potencial por el desarrollo petrolero, en el caso de SAN RAFAEL y científico, en el caso de MALARGÜE.

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



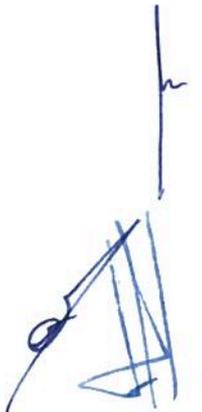
TURISMO, Sra. Gabriela MAGNOLER, señaló que la ampliación de la conectividad y de la oferta resultan fundamentales para el crecimiento del turismo y de otras economías de la ciudad; destacó que la mayoría de los arribos se realizan por vía terrestre no obstante poseer un aeropuerto internacional que 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 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 BAHÍA BLANCA.

Que a su turno se manifestaron las empresas y organismos de transporte terrestre 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 Líneas Aéreas, la Unión de 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 empresas los convenios colectivos de trabajo correspondientes a cada rubro de la actividad.

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 FB LÍNEAS AÉREAS S.A.

Que en su alocución, el Sr. Edgardo LLANO, en representación de la ASOCIACIÓN DEL PERSONAL AERONÁUTICO expresó que la asociación a que pertenece no está de acuerdo con el ingreso de las nuevas compañías denominadas “de bajo costo” porque conoce cómo funcionan y sabe de las condiciones de precarización que traen a los trabajadores. Resaltó que el exponente por la empresa se sinceró acerca de la modalidad de “bajo costo” de la misma aunque prefirió llamarla “eficiente”, haciendo constar que operó del mismo modo en Suiza pero no se sabe qué pasó con esa compañía.

Que a su vez agregó que la peticionaria no existe como empresa en los hechos sino sólo en los papeles, que tiene declarado un patrimonio inicial de 6.000 dólares para competir con otras estructuras enormes y que con ese capital no es factible pretender operar 99 rutas.

Que también manifestó que dicha empresa operará en el aeropuerto militar de EL PALOMAR que está en condiciones calamitosas, sin saber aún quienes serán los prestadores de los servicios aeroportuarios y de rampa. Agregó que actualmente no se cuenta en los aeropuertos con espacio suficiente para el estacionamiento de las 27 aeronaves con que prevé operar FB LÍNEAS AÉREAS S.A., que no hay convenio laboral y que ello imposibilitará el comienzo de las operaciones en el mes de marzo de 2017 como plantea, puesto que, para volar, las transportadoras deben contar con convenios firmados.



Que el Sr. Ricardo CIRIELLI, en representación de la ASOCIACIÓN 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. Señaló que si bien es importante para los usuarios que se pretenda volar a 100 destinos, es necesario ser cuidadosos, puesto que entiende que la pretendida operación no sería verdadera.

Que el mencionado participante agregó que la incorporación de nuevos operadores al mercado sin una adecuada ampliación y modernización de la infraestructura, tanto aeroportuaria como en tecnología de las comunicaciones y de la seguridad, podría incrementar los problemas existentes. Finalmente, cuestionó la solvencia y la procedencia de los capitales de las solicitantes. Agregó que si la autoridad permitiese el ingreso al mercado de empresas multinacionales, ante una venta de las mismas, podrían generarse perjuicios graves y, la asociación a la que pertenece actuará en defensa de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A.

Que el Sr. Luis CERIANI señaló que el “start up” de la empresa FB LÍNEAS AÉREAS S.A. no presenta las garantías suficientes para cumplir la operación propuesta, sobre todo desde el punto de vista financiero, además de manifestar que en el caso de que existiera una garantía, debería exhibirse. Remarcó que el “start up” de una compañía aérea requiere un esfuerzo financiero superlativo, sobre todo durante el primer año de operación, por lo que la necesidad de financiamiento es cuantiosa.

Que el Sr. Román Alberto UEZ, apoderado de la empresa DERUDDER HERMANOS S.R.L., manifestó en su alocución que todos los peticionarios tienen serias deficiencias que la ANAC no puede desconocer. Adujo que no debería haberse llamado a Audiencia Pública porque ninguno tiene la solvencia económica ni la cantidad de pilotos con las horas de vuelo necesarias para tener una línea aérea en operación –destacando que no existen los 3.000 pilotos que menciona la peticionaria- y que tampoco existe capacidad aeroportuaria suficiente para que nuevos transportadores operen en el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini y en el Aeroparque Jorge Newbery. Por último afirmó que la llegada de estas empresas generaría la pérdida de cinco o seis mil puestos de trabajo en el transporte automotor de larga distancia.

Que el Sr. Jorge Orlando ORTIZ LÓPEZ, de NUEVA CHEVALLIER, expresó que la audiencia debía ser suspendida en razón de que no ha sido emitido un informe técnico respecto de la capacidad de las empresas, con lo cual se incumplió un requisito previo, señalando que la falta de controles iniciales da lugar a entender que no estaría garantizado el control de las futuras operaciones. Agregó haber advertido que el debate planteado no refleja una realidad puesto que la aprobación de las solicitudes presentadas ya estaría decidida de antemano, no obstante no haberse analizado los aspectos negativos que presentan, que se



desconocen sus beneficios y que muchas familias van a perder su trabajo y muchos pasajeros van a correr riesgos.

Que el Sr. Ricardo ROSSO, en representación de la CÁMARA ARGENTINA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS (CATAP) cuestionó las posibilidades de la empresa para iniciar su actividad dentro de 180 días, cuando su plan de negocios muestra un programa escalonado de cinco años para dar comienzo a las operaciones. A su vez, expuso que casi la totalidad de las solicitantes, entre ellas FB LÍNEAS AÉREAS S.A., no ha demostrado una solvencia económica real para sostener las operaciones pretendidas en un tiempo prudencial.

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

Que en referencia a la peticionaria, el Sr. CASALI expresó que la misma, al tiempo de calificar al Aeropuerto de EL PALOMAR como esencial para su proyecto, reconoce que no está en condiciones operativas y que está trabajando en coordinación con el MINISTERIO DE TRANSPORTE y con la ANAC para desarrollar y financiar parte de la infraestructura requerida. Al respecto, el participante destacó que de esa manera el propio Estado se convierte en juez y parte y está adelantando una decisión ya tomada. Por otra parte, cuestionó la falta de seguros y en particular señaló el incumplimiento del Art. 99 del Código Aeronáutico en cuanto a la propiedad de las acciones de la empresa.

Que el Sr. CASALI presentó, además, una exposición por escrito, la cual reitera lo dicho 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 similar idea manifestó el Sr. Genaro TRUCCO, representante de la UNIÓN DE AVIADORES DE LÍNEAS AÉREAS (U.A.L.A.), en el escrito presentado en el curso de la Audiencia Pública.

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 FB 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 ofrecer tarifas al alcance de una mayor parte de la población.

Que el Sr. Diego GARCÍA, en representación de las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL 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 todas las rutas internacionales solicitadas por la empresa FB LÍNEAS AÉREAS S.A. con excepción de los puntos Recife, Fortaleza, Natal, Brasilia, Maceió, Belo Horizonte (República Federativa de Brasil), Cartagena de Indias (Colombia), Quito y Guayaquil (República del Ecuador), Cuzco (República del Perú) y Caracas (República Bolivariana de Venezuela), por no contar con objeciones a dicha concesión.

Que en lo relativo a los servicios con destino al ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, expuso que tanto AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. como AUSTRAL CIELOS DEL SUR S.A. operan la ruta BUENOS AIRES - SANTA CRUZ DE LA SIERRA, haciendo uso de la totalidad de la capacidad contemplada en el Acuerdo Bilateral con un factor de ocupación que durante el año 2016 no ha superado el 61%, no obstante lo cual han previsto incrementar los asientos ofrecidos en un 3% para el año 2017. En función de los datos que brinda, concluye que no existe demanda insatisfecha que permita considerar oportuno el ingreso de nuevos operadores en la ruta.

Que con relación a las solicitudes de concesión de servicios a los puntos PORTO ALEGRE, SAN PABLO, RIO DE JANEIRO, PORTO SEGURO, FLORIANÓPOLIS, de la REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, el Sr. GARCÍA señaló que en la actualidad, sus representadas operan a los destinos requeridos por la peticionaria. En tal sentido, aludió a que dichas operaciones involucran coeficientes de operación del 79%, 68%, 73%, 76% y 78% respectivamente, por lo que entiende que no habría demanda insatisfecha que justifique la incorporación de un nuevo operador. Similar situación planteó respecto de los destinos SALVADOR DE BAHÍA y CURITIBA.

Que en lo relativo a la ruta pedida hacia SANTIAGO DE CHILE, el citado participante señaló que sus mandantes operan actualmente 35 frecuencias semanales que serán elevadas a 42 a partir de abril de 2017, lo que representará un 34% de incremento de asientos ofrecidos. Agregó que en la ruta en cuestión prestan servicios regulares, además, las líneas aéreas LAN y SKY AIRLINE, a las que se suman AIR CANADA con un vuelo diario y KLM con 5 semanales, con lo cual es servida con entre 16 y 19 vuelos diarios según el día de la semana, cubriéndose ampliamente la demanda.

Que respecto de las rutas con destino en la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, el representante de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. señaló que los acuerdos bilaterales suscriptos con ese país no contemplan operaciones desde el Aeropuerto de EL PALOMAR. Agregó que en el año 2016 ambas empresas operaron 37 frecuencias semanales en la ruta BUENOS AIRES – MONTEVIDEO con un factor de ocupación



del 57 %; que en enero y febrero de igual año operaron 34 frecuencias semanales en la ruta BUENOS AIRES – PUNTA DEL ESTE, manteniendo 7 frecuencias en el resto del año y que proyectan 65 vuelos para la temporada estival. Concluyó, entonces, que la demanda en dichas rutas se encuentra satisfecha y que el ingreso de nuevos transportadores perjudicaría directamente a quienes las sirven actualmente haciendo un esfuerzo por no desatender el tráfico de pasajeros, no obstante haber permanecido durante meses sin operador de bandera uruguaya.

Que con relación a la ruta BUENOS AIRES - ASUNCIÓN, el Sr. GARCÍA señaló que el grupo empresario a que pertenece operó 14 frecuencias semanales durante el año 2016, con un factor de ocupación del 69%. Teniendo en cuenta que la demanda se encuentra satisfecha, considera que no sería oportuno concesionar la ruta a otro operador de bandera argentina atento a que el mercado no lo requiere.

Que continuando con su análisis de las rutas internacionales pretendidas por FB LÍNEAS AÉREAS S.A., el exponente señaló que en el marco bilateral vigente entre nuestro país y la REPÚBLICA DE COLOMBIA se acordaron 4 frecuencias para cada parte; que su representada operó 4 vuelos semanales en el año 2016 entre BUENOS AIRES y BOGOTÁ, con un factor de ocupación del 77% anual y que, por lo tanto, la concesión de dicha ruta a un nuevo operador no estaría amparada por el Acuerdo Bilateral vigente.

Que el Sr. Pablo BIRÓ, en representación de la ASOCIACIÓN PILOTOS LÍNEAS AÉREAS se manifestó en relación a 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. Asimismo, se pronunció a favor de la expansión del mercado en tanto no sea en desmedro de las líneas de bandera y que se dé prioridad a los trabajadores de SOL S.A. LÍNEAS AÉREAS, no obstante señalar que no hay posibilidad material para la duplicación del mercado que se pregona, por la insuficiencia de la infraestructura y de los servicios aeroportuarios, pero que es factible un crecimiento genuino que pueda ser controlado y auditado.

Que el Sr. Gustavo 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 el capital inicial de FB LÍNEAS AÉREAS S.A. es insuficiente en función del plan de negocios presentado -poniendo como ejemplo que alcanzaría apenas para cubrir una muy pequeña parte del leasing de las aeronaves propuestas-; que así lo admitió la ANAC y que, sin embargo, consideró cumplidos los recaudos necesarios, otorgándole un plazo de cinco días para acreditar su capacidad económico-financiera luego de publicado el llamado a dicho acto.

Que el citado participante agregó que tampoco ha sido acreditada la base de operaciones en el Aeropuerto de EL PALOMAR, al que la peticionaria destaca

como punto esencial de su plan de negocios, no obstante no reunir las condiciones adecuadas para su operación. En relación a ello, remarcó que una eventual aprobación de la solicitud en tratamiento obligaría al Estado a realizar inversiones millonarias no sólo en el acondicionamiento del aeropuerto sino también en la contratación de personal de aduana, migraciones, etc., destacando, por otra parte, que las normas vigentes no permiten la alteración de la infraestructura aeroportuaria en las zonas de influencia de los aeropuertos concesionados (en el caso de AEROPARQUE y EZEIZA).

Que finalmente, el Sr. LIPOVICH señaló que las rutas que tienen su punto de partida en el Aeropuerto de EL PALOMAR deberían ser rechazadas por la inconveniencia general de operar en ese aeropuerto; que el inicio de operaciones posterior a 180 días de otorgada la concesión, previsto para gran cantidad de rutas, las incluiría en los supuestos que determinan la caducidad de la misma y que algunos de los servicios internacionales proyectados no se ajustan a los convenios de negocios vigentes con los países de destino.

Que esta Junta solicitó a los peticionarios que formulen por escrito sus respuestas a las observaciones efectuadas por los participantes en la Audiencia Pública, lo cual fue cumplimentado por FB LÍNEAS AÉREAS S.A. en su presentación del día 6 de enero del año en curso, caratulada TRI-ANC:000187/2017.

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 la presentación realizada como respuesta a los cuestionamientos efectuados, la peticionaria respondió a las consideraciones generales formuladas señalando que las oposiciones han tenido como finalidad defender el actual escenario del transporte aerocomercial y que entiende que la permanencia de lo vigente implica afirmar que las políticas del sector han sido exitosas, que el medio es eficiente y que los nuevos modelos de transporte aéreo vienen a invertir en el país con el objeto de empeorar el estatus actual. Agregó que, contrariamente, el cambio significaría desarrollar el mercado con capitales privados que inviertan en el país, a su propio riesgo, en un nuevo concepto en materia de transporte aéreo que permita a nuevos usuarios el acceso al medio, haga crecer directa e indirectamente el mercado laboral del sector y atienda nuevas rutas y ofrezca alternativas en aquellas que ya se encuentran servidas.

Que en referencia a las oposiciones que rechazan el ingreso al mercado de cabotaje de empresas extranjeras que recibirían subsidios, FB LÍNEAS AÉREAS S.A. destacó que no es subsidiaria de ninguna compañía extranjera, que fue constituida en la REPÚBLICA ARGENTINA y desarrollará su proyecto con

aeronaves que se matricularán en el país y serán operadas y mantenidas por personal argentino. Remarcó que no es su intención solicitar excepciones para sus operaciones ni subsidios estatales, agregando que la mayor parte de los subsidios destinados al transporte se dirigen a ómnibus de larga distancia, a trenes y colectivos del área metropolitana y a AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.

Que respecto de los cuestionamientos a la calidad de la seguridad operacional que ofrecería, la peticionaria señaló que en su presentación escrita inicial consta que dentro de sus valores esenciales se encuentra la seguridad. Aclaró, no obstante, que los estándares de seguridad de las operaciones así como el mantenimiento de las aeronaves no son optativos, sino que se encuentran normados y supervisados por la autoridad aeronáutica.

Que continuando con su respuesta, la empresa peticionaria argumentó que la crisis imperante en el transporte automotor no encuentra sus causas en el desarrollo del transporte aerocomercial sino en las políticas instrumentadas para ese sector, por lo cual las soluciones que requiere no pasan por evitar el desarrollo del transporte aéreo. Agregó que el transporte automotor ha avanzado sobre mercados que naturalmente debieran ser atendidos por el transporte aéreo, puesto que nuestro país es uno de los pocos en donde, por ejemplo, recorridos de más de 500 km. ofrecen como única opción ese medio de traslado y, por otra parte, que una política multimodal de transporte no puede basarse en la ausencia de ferrocarriles y en un sistema de transporte aerocomercial disminuido e ineficiente.

Que FB LÍNEAS AÉREAS S.A. señaló que las oposiciones planteadas sobre de la infraestructura aeronáutica han tenido como finalidad mantener el escenario crítico del transporte aerocomercial para oponerse al ingreso de nuevos operadores al mercado. Sostuvo que el proyecto de adecuación del Aeropuerto de EL PALOMAR para hacerlo operativo a nivel nacional e internacional ha sido presentado al Estado y que es superador, dado que propone operar desde un punto alternativo a los dos aeropuertos principales de mayor concentración (AEROPARQUE y EZEIZA). Por otra parte, señaló que el requerimiento de acreditar el basamento operativo remite a la obligación del Estado de proveer la infraestructura aeroportuaria necesaria a tal efecto.

Que en cuanto a la capacidad económico-financiera, la peticionaria expresó que su proyecto se financiará inicialmente con una inversión directa de U\$S 75.000.000 gestionada a través del banco de inversiones Raymond James, que suscribió acuerdos de esa índole con un fondo especializado en el sector de reputada trayectoria. Asimismo, señaló que si bien la acreditación de la capacidad económico-financiera es un requisito exigido por la normativa, la autoridad debería tener una visión amplia de ese concepto de modo que permita la cristalización de proyectos de inversión como el que está llevando adelante la empresa.



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.

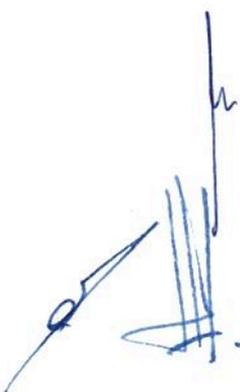
Que es función de esta Junta evaluar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios peticionados, considerando en forma concreta lo preceptuado por el Decreto N° 2186/92.

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 párrafo 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 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 cabe destacar que en materia de seguridad operacional todas las líneas aéreas tienen una responsabilidad permanente que se traduce en el apego y cumplimiento de las normas establecidas y, paralelamente, existe una responsabilidad del Estado en asegurar tal cumplimiento.

Que la ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL - OACI ha señalado en este sentido que no existe un tipo único de línea aérea, ya sea un transportista tradicional, de “bajo costo” o algún híbrido de los dos, que sea mejor que otro. Ha señalado también que el tipo de servicio aéreo ofrecido responde a las necesidades del consumidor y a las condiciones del mercado. Estos diferentes modelos de negocio fomentan la innovación y ofrecen a los pasajeros conectividad mejorada, ya sea para viajes cortos o largos<sup>1</sup>.

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 FB LÍNEAS AÉREAS S.A. con base operativa en el Aeropuerto de EL PALOMAR (Provincia de BUENOS AIRES), 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, como se indicara, constituyen 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 referidos en esta Audiencia Pública por el

<sup>1</sup> <http://www.icao.int/sustainability/Pages/Low-Cost-Carriers.aspx>

representante de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. 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 adecuada, los datos concretamente analizados ofrecen un panorama diferente.

Que la empresa propone posicionarse como la primera compañía aérea “low cost” en Argentina, por lo que sobre la base de la eficiencia en sus operaciones, apuntará a generar la oferta de tarifas más baja posible dentro de la reglamentación vigente, a fin de competir no sólo con las líneas aéreas establecidas, sino también con otros modos de transporte.

Que sobre la base del análisis de la información que se desprende del SIAC (Sistema Integrado de Aviación Civil), esta Junta ha prestado especial atención a las rutas -o tramos de rutas- peticionadas que podrían ser operadas en concurrencia por más de un explotador, que resultan más de 80 de los itinerarios pretendidos, analizando la cantidad de vuelos por ruta o tramo de ruta; los coeficientes de ocupación; la cantidad de operadores y de pasajeros transportados, etc., con el objetivo de lograr un adecuado asesoramiento a la autoridad decisora.

Que teniendo en cuenta que se trata de un emprendimiento novedoso en nuestro país y que se operará desde el Aeropuerto de EL PALOMAR, esta Junta considera de utilidad general y conveniente la aprobación de los servicios proyectados por la empresa, con las limitaciones y dentro de los parámetros que se evalúan en el presente dictamen, respecto de cada una de las rutas propuestas. En este sentido, debe tenerse en cuenta no sólo la existencia o no de servicios similares sino también, los coeficientes de ocupación que aconsejen o no el ingreso de un nuevo operador y las particularidades del servicio propuesto. En este sentido, no puede dejar de señalarse que la demanda se genera en gran medida con mayor oferta de servicios y con tarifas más competitivas y que en algunos itinerarios se ofrecen más frecuencias y horarios flexibles, en beneficio de los usuarios en general.

Que FB LÍNEAS AÉREAS S.A. solicitó en concesión las siguientes rutas internas, con salida desde BUENOS AIRES:

1	BUE-IGR-BUE	8	BUE-USH-BUE	15	BUE-UAQ-BUE	22	BUE-FMA-BUE	29	BUE-AFA-BUE
2	BUE-COR-BUE	9	BUE-FTE-BUE	16	BUE-PSS-BUE	23	BUE-PMY-BUE	30	BUE-ROS-BUE
3	BUE-BRC-BUE	10	BUE-CRD-BUE	17	BUE-JUJ-BUE	24	BUE-CPC-BUE	31	BUE-CNQ-BUE
4	BUE-MDZ-BUE	11	BUE-RES-BUE	18	BUE-MDQ-BUE	25	BUE-SDE-BUE	32	BUE-LGS-BUE
5	BUE-SLA-BUE	12	BUE-RGL-BUE	19	BUE-RGA-BUE	26	BUE-IRJ-BUE	33	BUE-VDM-BUE
6	BUE-NQN-BUE	13	BUE-PRA-BUE	20	BUE-BHI-BUE	27	BUE-EQS-BUE	34	BUE-RSA-BUE
7	BUE-TUC-BUE	14	BUE-CTC-BUE	21	BUE-SFN-BUE	28	BUE-REL-BUE	35	BUE-LUQ-BUE

Que las rutas que la empresa prevé operar dentro del primer período de actividad se encuentran enumeradas del 1 al 28 en el cuadro anterior, por lo cual se propicia su aprobación en función de lo antes expresado, con excepción de los puntos 19 y 23, con destino en RIO GRANDE y PUERTO MADRYN, respectivamente. Esta conclusión surge de considerar que los servicios que actualmente se prestan a esas ciudades revelan coeficientes de ocupación relativamente bajos y que la peticionaria los explotaría con aeronaves de similar capacidad comercial a las de los servicios que están en operación.

Que por otra parte, si bien los itinerarios previstos en los numerales del 29 al 35 no serían servidos en esa primera etapa de operaciones, resulta conveniente otorgar los trayectos definidos en los numerales 32, 33, 34 y 35, dado que el destino MALARGÜE no cuenta con servicios regulares al presente, mientras que los servicios que unen a las ciudades de VIEDMA, SANTA ROSA y SAN LUIS punto a punto con BUENOS AIRES presentan coeficientes de ocupación que evidencian la existencia de una demanda insatisfecha.

Que en función de lo antedicho, se entiende conveniente y de utilidad general otorgar en concesión los servicios peticionados, respecto de las rutas internas proyectadas con origen EL PALOMAR, con excepción de las listadas con números 19, 23, 29, 30 y 31.

Que la peticionaria solicitó además la concesión de servicios en las siguientes rutas internas a ser operadas desde CÓRDOBA:

1	<b>COR-MDZ-COR</b>	5	<b>COR-CRD-COR</b>
2	<b>COR-SLA-COR</b>	6	<b>COR-NQN-COR</b>
3	<b>COR.BRC-COR</b>	7	<b>COR-IGR-COR</b>
4	<b>COR-FTE-COR</b>	8	<b>COR-ROS-COR</b>

Que la ruta CÓRDOBA – ROSARIO, definida con el número 8 en el cuadro anterior, en la actualidad es operada por AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. y, además, ha sido solicitada por AMERICAN JET S.A. (como tramo de la ruta NEUQUÉN – CÓRDOBA – ROSARIO – PORTO ALEGRE). En virtud de ello, se considera que no sería conveniente la incorporación de un nuevo operador en esa ruta, priorizando la solicitud formulada por la empresa AMERICAN JET S.A., por formar parte de un servicio regional.

Que tampoco se recomienda el otorgamiento de las rutas identificadas con los numerales 2 y 6, que unen a la ciudad de CÓRDOBA con SALTA y con NEUQUÉN respectivamente. Ello así atento que el destino SALTA cuenta en la actualidad con servicios regulares que satisfacen la demanda existente.

Que el destino NEUQUÉN, por su parte, no muestra aún un mercado aéreo consolidado, por lo que se sugiere incorporar un sólo operador con una configuración de equipos distinta de los que operan al presente, siendo dable señalar que la ruta es requerida además por AMERICAN JET S.A., para operar con aeronaves ATR 42.

Que, por otra parte, la ruta CÓRDOBA – COMODORO RIVADAVIA y regreso -número 5 del cuadro-, no está siendo operada por ningún transportador.

Que de acuerdo con lo expresado y considerando que los servicios con base en CÓRDOBA se encuentran actualmente en desarrollo y en su mayoría cuentan con un solo operador, esta Junta también considera de conveniencia y utilidad general acceder a la petición de los itinerarios detallados como 1, 3, 4, 5 y 7.

Que la peticionaria solicitó igualmente la concesión de servicios en las siguientes rutas internas a ser operadas desde ROSARIO:

1	ROS-MDZ-ROS	5	ROS-CRD-ROS
2	ROS-SLA-ROS	6	ROS-NQN-ROS
3	ROS-BRC-ROS	7	ROS-IGR-ROS
4	ROS-FTE-ROS		

Que en línea con los fundamentos en que se basa el análisis de la solicitud, esta Junta considera necesario, conveniente y de utilidad general la aprobación de las operaciones propuestas por la peticionaria sólo en los puntos 5 y 6, por tratarse de itinerarios no concurrentes con las de otros operadores. Cabe agregar que no se recomienda el otorgamiento de las restantes rutas listadas, en virtud de que el mercado aéreo de las mismas se encuentra en proceso de consolidación.

Que con punto de origen SALTA, la peticionaria solicitó concesión para operar las siguientes rutas internas:

1	SLA-BRC-SLA	3	SLA-IGR-SLA
2	SLA-MDZ-SLA		

Que teniendo en cuenta que las rutas detalladas en los números 2 y 3 son concurrentes, esta Junta encuentra necesario, conveniente y de evidente utilidad general, propiciar el otorgamiento sólo de la ruta SALTA - BARILOCHE – SALTA, dado que la misma no cuenta al presente con servicios regulares de transporte aéreo.

Que a partir de MENDOZA, la empresa FB LÍNEAS AÉREAS S.A. solicitó la concesión de servicios aéreos internos en las siguientes rutas:

<b>1</b>	<b>MDZ-BRC-MDZ</b>	<b>3</b>	<b>MDZ-IGR-MDZ</b>
<b>2</b>	<b>MDZ-CRD-MDZ</b>		

Que al tratarse de operaciones que no cuentan en la actualidad con prestaciones regulares, esta Junta considera que el requerimiento empresario posibilitaría un importante incremento de la conectividad, fortaleciendo el sistema de transporte aéreo en todo el territorio nacional, desconcentrando BUENOS AIRES. Sobre la base de esos elementos, la necesidad, conveniencia y utilidad general del emprendimiento es manifiesta, por lo que corresponde proponer su aprobación.

Que FB LÍNEAS AÉREAS S.A. propone la prestación de los siguientes servicios internacionales, a ser operados desde BUENOS AIRES:

<b>1</b>	<b>BUE-VVI-BUE</b>	<b>14</b>	<b>BUE-MCZ-BUE</b>
<b>2</b>	<b>BUE-SAO-BUE</b>	<b>15</b>	<b>BUE-SCL-BUE</b>
<b>3</b>	<b>BUE-RIO-BUE</b>	<b>16</b>	<b>BUE-BOG-BUE</b>
<b>4</b>	<b>BUE-SSA-BUE</b>	<b>17</b>	<b>BUE-CTG-BUE</b>
<b>5</b>	<b>BUE-FLN-BUE</b>	<b>18</b>	<b>BUE-UIO-BUE</b>
<b>6</b>	<b>BUE-POA-BUE</b>	<b>19</b>	<b>BUE-GYE-BUE</b>
<b>7</b>	<b>BUE-REC-BUE</b>	<b>20</b>	<b>BUE-ASU-BUE</b>
<b>8</b>	<b>BUE-CWB-BUE</b>	<b>21</b>	<b>BUE-LIM-BUE</b>
<b>9</b>	<b>BUE-FOR-BUE</b>	<b>22</b>	<b>BUE-CUZ-BUE</b>
<b>10</b>	<b>BUE-NAT-BUE</b>	<b>23</b>	<b>BUE-MVD-BUE</b>
<b>11</b>	<b>BUE-BPS-BUE</b>	<b>24</b>	<b>BUE-PDP-BUE</b>
<b>12</b>	<b>BUE-BSB-BUE</b>	<b>25</b>	<b>BUE-CCS-BUE</b>
<b>13</b>	<b>BUE-CNF-BUE</b>		

Que la ruta BUENOS AIRES – SANTA CRUZ DE LA SIERRA cuenta con coeficientes de ocupación relativamente bajos y, en la actualidad, la operan dos transportadoras con equipos de similar capacidad comercial. En virtud de lo expresado, no obstante tratarse en este pedido de una operación planteada desde otro aeropuerto, dada su cercanía con los utilizados por las transportadoras que lo cubren, se considera que no resulta conveniente su otorgamiento a la peticionaria.

Que con respecto a los servicios pretendidos para operar a la REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, no se advierten inconvenientes para acceder a los mismos, con excepción de las rutas detalladas en los numerales 2 y 3. Estas últimas cuentan con un promedio de 7 operadores en cada itinerario, por lo que no resulta conveniente incorporar un nuevo transportador, en virtud de que la demanda está ampliamente cubierta por empresas de ambas banderas y por servicios de empresas de terceros Estados, que operan con ejercicio de derechos de tráfico de quinta libertad.

Que con similar criterio, no se considera conveniente otorgar la ruta de

BUENOS AIRES - SANTIAGO DE CHILE, ya que está siendo operada por seis empresas aéreas de ambas banderas, a las que se suman operaciones de empresas de terceros Estados en la misma ruta, con ejercicio de derechos de tráfico de quinta libertad.

Que en cuanto a la ruta descrita en el punto 16, con destino en BOGOTÁ, la misma está desarrollándose en todos los aspectos: pasajeros transportados, operaciones anuales y coeficientes de ocupación. Teniendo ello presente, resultaría conveniente su otorgamiento a la peticionaria, al igual que la ruta a CARTAGENA DE INDIAS, en la que no existen operadores prestando servicios de transporte aéreo en la actualidad.

Que en cuanto a los servicios detallados en los numerales 18 y 19, se señala que en la ruta a QUITO existe un solo operador al presente y la misma cuenta con creciente número de pasajeros, operaciones anuales y coeficientes de ocupación. El trayecto a GUAYAQUIL es no concurrente con servicios de otros operadores, por lo que en ambos casos esta Junta considera conveniente y útil su otorgamiento a la peticionaria.

Que respecto de la ruta identificada como número 20, BUENOS AIRES – ASUNCIÓN y regreso, se advierte que actualmente hay tres transportadores que operan con aeronaves de similar capacidad comercial y que durante el año 2016 se redujeron la cantidad de operaciones y de pasajeros transportados en relación al año anterior. Por estas razones, si bien la oferta de tarifas competitivas podría mejorar la demanda, para este supuesto no se advierte con claridad la conveniencia de incorporar a una nueva transportadora en la ruta.

Que para las rutas descritas en los números 21 y 22, cabe destacar que la ruta BUENOS AIRES - LIMA, si bien cuenta al presente con un mercado en ascenso, hay cinco operadores regulares volando en dicho trayecto, por lo que no se considera conveniente incorporar otro explotador. Para la pretendida operación a CUZCO, se informa que no está siendo operada por servicios aéreos regulares desde ARGENTINA, siendo por ello conveniente y de utilidad general su incorporación en el marco de la necesidad de continuar vinculando a nuestro país con más ciudades extranjeras.

Que en cuanto a las rutas BUENOS AIRES – MONTEVIDEO y regreso y BUENOS AIRES - PUNTA DEL ESTE y viceversa, se informa que en la actualidad aún quedan frecuencias disponibles en el marco bilateral vigente que rige las relaciones aerocomerciales entre la REPÚBLICA ARGENTINA y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY para los transportadores de bandera argentina que resulten designados por la Autoridad Aeronáutica argentina. Por lo expresado, no se advierten inconvenientes con respecto a estas rutas, por lo que esta Junta recomienda

acceder a tal petición.

Que con relación a la ruta número 25 del cuadro, BUENOS AIRES – CARACAS, se señala que en razón de que los transportadores que operan desde ARGENTINA han disminuido sustancialmente sus vuelos, resultaría conveniente incorporar un nuevo operador, a fin de comenzar a recuperar el mercado que ha perdido nuestro país con relación a ese destino.

Que los servicios internacionales a ser operados por FB LÍNEAS AÉREAS S.A. a partir de CÓRDOBA son los siguientes:

<b>1</b>	<b>COR-SCL-COR</b>	<b>3</b>	<b>COR-GRU-COR</b>
<b>2</b>	<b>COR-GIG-COR</b>	<b>4</b>	<b>COR-SSA.COR</b>

Que la ruta CÓRDOBA – SANTIAGO DE CHILE al presente sólo es operada por dos empresas aéreas (LAN AIRLINES S.A. y SKY AIRLINE S.A.) y es uno de los itinerarios con mayor coeficiente de ocupación promedio, oscilando en alrededor del 91%, habiendo experimentado en el año 2016 un aumento del 27 % de pasajeros transportados con respecto al año anterior. En virtud de lo expresado, esta Junta considera conveniente y de utilidad general el otorgamiento de los servicios pedidos en la indicada ruta.

Que en el caso de las rutas previstas en los numerales 2 y 3, se destaca que en la primera sólo hay una empresa operando dicho trayecto y, en la segunda, hay dos compañías aéreas, todas ellas de bandera brasileña cuyos coeficientes de ocupación son elevados, por lo que se considera necesario, conveniente y de utilidad general, acceder a esta solicitud.

Que con respecto a la ruta con el numeral 4, se informa que es no concurrente con servicios de otros operadores, por lo que se aconseja acceder a su otorgamiento por evidentes razones de conveniencia, necesidad y utilidad general.

Que los pedidos de operar servicios internacionales por FB LÍNEAS AÉREAS S.A. desde MENDOZA son los siguientes:

<b>1</b>	<b>MDZ-SCL-MDZ</b>	<b>3</b>	<b>MDZ-GIG-MDZ</b>
<b>2</b>	<b>MDZ-GRU-MDZ</b>		

Que el trayecto MENDOZA – SANTIAGO DE CHILE sólo fue operado por LAN AIRLINES S.A. en el año 2016, con un coeficiente de ocupación muy elevado, y recientemente se ha incorporado al mismo la empresa SKY AIRLINE S.A., operando también con un excelente coeficiente de ocupación. Como puede observarse, en esta ruta no hay un operador nacional que compita con las precitadas compañías chilenas, por ello, la conveniencia, necesidad y utilidad general de tal incorporación

imponen propiciar el otorgamiento de la concesión pedida.

Que con relación a las rutas detalladas en los numerales 2 y 3, al no ser concurrentes y continuando con el objetivo de desconcentrar BUENOS AIRES y mejorar la conectividad de las ciudades del interior entre sí y de éstas con ciudades en el exterior, se aconseja acceder al pedido de la empresa.

Que FB LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita igualmente el otorgamiento de servicios internacionales en las siguientes rutas desde ROSARIO:

<b>1</b>	<b>ROS-SCL-ROS</b>	<b>3</b>	<b>ROS-GIG-ROS</b>
<b>2</b>	<b>ROS-GRU-ROS</b>		

Que la ruta detallada en el punto 1 se trata de un itinerario no concurrente, mientras que en los puntos 2 y 3 sólo hay un transportador de bandera brasileña operando con elevado coeficiente de ocupación, por lo que resulta necesario, conveniente y de utilidad general la incorporación de un nuevo operador.

Que la peticionaria solicita igualmente operar servicios regulares internacionales de transporte aéreo en las siguientes rutas a partir de PUERTO IGUAZÚ, SALTA y de BARILOCHE:

<b>1</b>	<b>IGR-SCL-IGR</b>	<b>4</b>	<b>IGR-POA-IGR</b>
<b>2</b>	<b>IGR-GRU-IGR</b>	<b>5</b>	<b>IGR-CWB-IGR</b>
<b>3</b>	<b>IGR-GIG-IGR</b>		

<b>1</b>	<b>SLA - SCL - SLA</b>	<b>2</b>	<b>SLA - SAO - SLA</b>
----------	------------------------	----------	------------------------

<b>1</b>	<b>BRC - GRU - BRC</b>
----------	------------------------

Que en todos los casos se trata de rutas que no son concurrentes con las de otros operadores, proponiéndose de este modo vincular el interior de nuestro país con el extranjero a través de un transportador nacional. Por las razones expuestas respecto de similares pedidos, se aconseja su otorgamiento a la peticionaria.

Que del análisis precedente surge que el esquema de operación que se 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 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 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 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 de nuestro país 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,

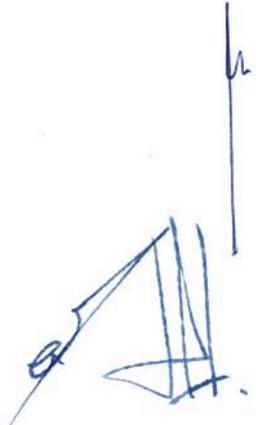
#### LA JUNTA ASESORA DEL TRANSPORTE AÉREO

#### DICTAMINA:

1°.- Dar por satisfechas las exigencias de conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios solicitados por FB LÍNEAS AÉREAS S.A. en los términos indicados en el punto siguiente.

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

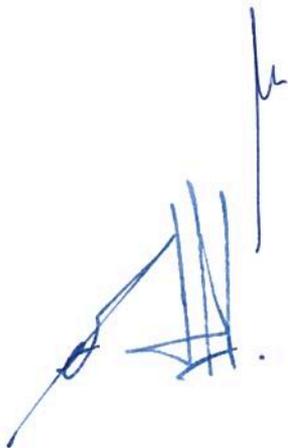
- 1) BUENOS AIRES - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 2) BUENOS AIRES - CÓRDOBA y v.v.,
- 3) BUENOS AIRES - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 4) BUENOS AIRES - MENDOZA y v.v.,
- 5) BUENOS AIRES - SALTA y v.v.,
- 6) BUENOS AIRES - NEUQUÉN y v.v.,
- 7) BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.,
- 8) BUENOS AIRES - USHUAIA y v.v.,
- 9) BUENOS AIRES - EL CALAFATE y v.v.,
- 10) BUENOS AIRES - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 11) BUENOS AIRES - RESISTENCIA y v.v.,
- 12) BUENOS AIRES - RÍO GALLEGOS y v.v.,
- 13) BUENOS AIRES - SAN JUAN y v.v.,
- 14) BUENOS AIRES - POSADAS y v.v.,
- 15) BUENOS AIRES - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
- 16) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA y v.v.,
- 17) BUENOS AIRES - SANTA FE y v.v.,
- 18) BUENOS AIRES - FORMOSA y v.v.,
- 19) BUENOS AIRES - SAN MARTÍN DE LOS ANDES (CHAPELCO) y v.v.,
- 20) BUENOS AIRES - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.,
- 21) BUENOS AIRES - LA RIOJA y v.v.,
- 22) BUENOS AIRES - ESQUEL y v.v.,
- 23) BUENOS AIRES - TRELEW y v.v.,
- 24) BUENOS AIRES - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA y v.v.,
- 25) BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA y v.v.,
- 26) BUENOS AIRES - PARANÁ y v.v.,
- 27) BUENOS AIRES - SAN LUIS y v.v.,
- 28) BUENOS AIRES - MALARGÜE y v.v.,
- 29) BUENOS AIRES - VIEDMA y v.v.,
- 30) BUENOS AIRES - SANTA ROSA y v.v.,
- 31) CÓRDOBA - MENDOZA y v.v.,
- 32) CÓRDOBA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,



- 33)CÓRDOBA - EL CALAFATE y v.v.,
- 34)CÓRDOBA - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 35)CÓRDOBA - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 36)ROSARIO - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 37)ROSARIO - NEUQUÉN y v.v.,
- 38)SALTA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 39)MENDOZA - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 40)MENDOZA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 41)MENDOZA - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 42)BUENOS AIRES - SALVADOR DE BAHÍA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 43)BUENOS AIRES - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 44)BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 45)BUENOS AIRES - RECIFE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 46)BUENOS AIRES - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 47)BUENOS AIRES - FORTALEZA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 48)BUENOS AIRES - NATAL (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 49)BUENOS AIRES - PORTO SEGURO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 50)BUENOS AIRES - BRASILIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 51)BUENOS AIRES - BELO HORIZONTE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 52)BUENOS AIRES - MACEIÓ (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 53)BUENOS AIRES - BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) y v.v.,
- 54)BUENOS AIRES - CARTAGENA DE INDIAS (REPÚBLICA DE COLOMBIA) y v.v.,
- 55)BUENOS AIRES - QUITO (REPÚBLICA DEL ECUADOR) y v.v.,
- 56)BUENOS AIRES - GUAYAQUIL (REPÚBLICA DEL ECUADOR) y v.v.,
- 57)BUENOS AIRES – CUZCO (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,



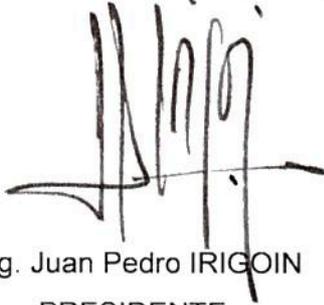
- 58) BUENOS AIRES - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
- 59) BUENOS AIRES - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
- 60) BUENOS AIRES - CARACAS (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA) y v.v.,
- 61) CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 62) CÓRDOBA - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 63) CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 64) CÓRDOBA - SALVADOR DE BAHÍA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 65) SAN CARLOS DE BARILOCHE - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 66) MENDOZA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 67) MENDOZA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 68) MENDOZA - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 69) ROSARIO - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 70) ROSARIO - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 71) ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 72) SALTA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 73) SALTA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 74) PUERTO IGUAZÚ - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 75) PUERTO IGUAZÚ - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 76) PUERTO IGUAZÚ - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 77) PUERTO IGUAZÚ - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 78) PUERTO IGUAZÚ - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.



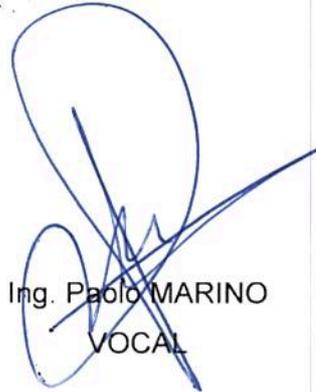
3º.- Poner el presente dictamen a disposición mediante aviso en la página "web" oficial de la ANAC para notificación de los interesados por el término de TRES (3) días, vencido el cual la peticionaria deberá acreditar la capacidad técnica requerida por el Artículo 7 inciso b) del Anexo II del Decreto N° 2186/92 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 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° 595



Ing. Juan Pedro IRIGOIN  
PRESIDENTE



Ing. Paolo MARINO  
VOCAL



Lic. Alejandro ALVAREZ  
VOCAL