

BUENOS AIRES, 24 OCT 2017

VISTO el EXP-ANC:0010739/2017, por el que la empresa NORWEGIAN AIR ARGENTINA 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 rutas que a continuación se detallan:

CABOTAJE DESDE BUENOS AIRES:

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

CABOTAJE DESDE CÓRDOBA:

- 1) CÓRDOBA – SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 2) CÓRDOBA – COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 3) CÓRDOBA – EL CALAFATE y v.v.,
- 4) CÓRDOBA – SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
- 5) CÓRDOBA – MAR DEL PLATA y v.v.,
- 6) CÓRDOBA – MENDOZA y v.v.,
- 7) CÓRDOBA – NEUQUÉN y v.v.,
- 8) CÓRDOBA – POSADAS y v.v.,
- 9) CÓRDOBA – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 10) CÓRDOBA – RESISTENCIA y v.v.,
- 11) CÓRDOBA – ROSARIO y v.v.,
- 12) CÓRDOBA – SALTA y v.v.,
- 13) CÓRDOBA – SAN JUAN y v.v.,
- 14) CÓRDOBA – SAN LUIS y v.v.,
- 15) CÓRDOBA – SANTA FE y v.v.,
- 16) CÓRDOBA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v., y
- 17) CÓRDOBA – USHUAIA y v.v.,

CABOTAJE DESDE MENDOZA:

- 1) MENDOZA – COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 2) MENDOZA – SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
- 3) MENDOZA – NEUQUÉN y v.v.,
- 4) MENDOZA – ROSARIO y v.v.,
- 5) MENDOZA – SALTA y v.v.,
- 6) MENDOZA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.,

CABOTAJE DESDE ROSARIO:

- 1) ROSARIO – EL CALAFATE y v.v.,
- 2) ROSARIO – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 3) ROSARIO – SAN RAFAEL y v.v.,

CABOTAJE DESDE SALTA:

- 1) SALTA – COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 2) SALTA – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 3) SALTA – ROSARIO y v.v.,
- 4) SALTA – SAN JUAN y v.v.,
- 5) SALTA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.,

VARIOS DE CABOTAJE:

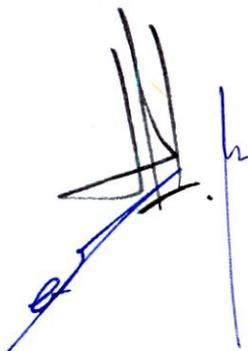
- 1) SAN CARLOS DE BARILOCHE – EL CALAFATE y v.v.,
- 2) SAN CARLOS DE BARILOCHE – NEUQUÉN y v.v.,
- 3) SAN CARLOS DE BARILOCHE – ROSARIO y v.v.,
- 4) COMODORO RIVADAVIA – NEUQUÉN y v.v.,
- 5) EL CALAFATE – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 6) EL CALAFATE – USHUAIA y v.v.,



- 7) MAR DEL PLATA – TUCUMÁN y v.v.,
- 8) SAN RAFAEL – SANTA ROSA y v.v.,
- 9) SANTA ROSA – VIEDMA y v.v.,
- 10) TRELEW – USHUAIA y v.v.,

INTERNACIONAL DESDE BUENOS AIRES:

- 1) BUENOS AIRES – ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.,
- 2) BUENOS AIRES – BARCELONA (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,
- 3) BUENOS AIRES – BELO HORIZONTE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 4) BUENOS AIRES – BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) y v.v.,
- 5) BUENOS AIRES – BRASÍLIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 6) BUENOS AIRES – CANCÚN (ESTADOS UNIDOS MEXICANOS) y v.v.,
- 7) BUENOS AIRES – CIUDAD DEL CABO (REPÚBLICA DE SUDÁFRICA) y v.v.,
- 8) BUENOS AIRES – CARACAS (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA) y v.v.,
- 9) BUENOS AIRES – CARTAGENA DE INDIAS (REPÚBLICA DE COLOMBIA) y v.v.,
- 10) BUENOS AIRES – CHICAGO (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 11) BUENOS AIRES – COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 12) BUENOS AIRES – COPENHAGUE (REINO DE DINAMARCA) y v.v.,
- 13) BUENOS AIRES – CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 14) BUENOS AIRES – DALLAS (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 15) BUENOS AIRES – FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 16) BUENOS AIRES – FORT DE FRANCE (REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 17) BUENOS AIRES – FORTALEZA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 18) BUENOS AIRES – GUAYAQUIL (REPÚBLICA DEL ECUADOR) y v.v.,
- 19) BUENOS AIRES – LA HABANA (REPÚBLICA DE CUBA) y v.v.,
- 20) BUENOS AIRES – HONOLULU (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 21) BUENOS AIRES – ESTAMBUL (REPÚBLICA DE TURQUÍA) y v.v.,
- 22) BUENOS AIRES – JOHANNESBURGO (REPÚBLICA DE SUDÁFRICA) y v.v.,
- 23) BUENOS AIRES – KIEV (UCRANIA) y v.v.,
- 24) BUENOS AIRES – LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 25) BUENOS AIRES – LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,
- 26) BUENOS AIRES – LONDRES (REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE) y v.v.,
- 27) BUENOS AIRES – LOS ÁNGELES (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 28) BUENOS AIRES – MACEIÓ (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 29) BUENOS AIRES – MADRID (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,
- 30) BUENOS AIRES – MÁLAGA (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,
- 31) BUENOS AIRES – MALDONADO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,



- 32) BUENOS AIRES – MÉXICO (ESTADOS UNIDOS MEXICANOS) y v.v.,
- 33) BUENOS AIRES – MIAMI - FORT LAUDERDALE (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 34) BUENOS AIRES – MILÁN (REPÚBLICA ITALIANA) y v.v.,
- 35) BUENOS AIRES – MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
- 36) BUENOS AIRES – MOSCÚ (FEDERACIÓN DE RUSIA) y v.v.,
- 37) BUENOS AIRES – NATAL (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 38) BUENOS AIRES – NUEVA YORK (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 39) BUENOS AIRES – ORLANDO (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 40) BUENOS AIRES – OSLO (REINO DE NORUEGA) y v.v.,
- 41) BUENOS AIRES – PAPEETE (TAHITÍ – REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 42) BUENOS AIRES – PARÍS (REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 43) BUENOS AIRES – PERTH (AUSTRALIA) y v.v.,
- 44) BUENOS AIRES – POINTE À PITRE (REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 45) BUENOS AIRES – PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 46) BUENOS AIRES – PORTO SEGURO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 47) BUENOS AIRES – PRAGA (REPÚBLICA CHECA) y v.v.,
- 48) BUENOS AIRES – PUNTA CANA (REPÚBLICA DOMINICANA) y v.v.,
- 49) BUENOS AIRES – QUITO (REPÚBLICA DEL ECUADOR) y v.v.,
- 50) BUENOS AIRES – RECIFE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 51) BUENOS AIRES – RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 52) BUENOS AIRES – ROMA (REPÚBLICA ITALIANA) y v.v.,
- 53) BUENOS AIRES – SALVADOR (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 54) BUENOS AIRES – SAN FRANCISCO (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 55) BUENOS AIRES – SAN JOSÉ DE COSTA RICA (REPÚBLICA DE COSTA RICA) y v.v.,
- 56) BUENOS AIRES – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 57) BUENOS AIRES – SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 58) BUENOS AIRES – SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 59) BUENOS AIRES – ESTOCOLMO (REINO DE SUECIA) y v.v.,
- 60) BUENOS AIRES – SYDNEY (MANCOMUNIDAD DE AUSTRALIA) y v.v.,
- 61) BUENOS AIRES – TEL AVIV (ESTADO DE ISRAEL) y v.v.,
- 62) BUENOS AIRES – WASHINGTON (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 63) BUENOS AIRES – ZURICH (CONFEDERACIÓN SUIZA) y v.v.,

INTERNACIONAL DESDE CÓRDOBA:

- 1) CÓRDOBA – BARCELONA (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,



- 2) CÓRDOBA – CANCÚN (ESTADOS UNIDOS MEXICANOS) y v.v.,
- 3) CÓRDOBA – FORT DE FRANCE (REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 4) CÓRDOBA – LA HABANA (REPÚBLICA DE CUBA) y v.v.,
- 5) CÓRDOBA – LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,
- 6) CÓRDOBA – MADRID (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,
- 7) CÓRDOBA – MIAMI - FORT LAUDERDALE (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 8) CÓRDOBA – POINTE Á PITRE (REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 9) CÓRDOBA – PUNTA CANA (REPÚBLICA DOMINICANA) y v.v.,
- 10) CÓRDOBA – RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 11) CÓRDOBA – SALVADOR (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 12) CÓRDOBA – SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v., y
- 13) CÓRDOBA – SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,

INTERNACIONAL DESDE MENDOZA:

- 1) MENDOZA – MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 2) MENDOZA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 3) MENDOZA – SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,

INTERNACIONAL DESDE ROSARIO:

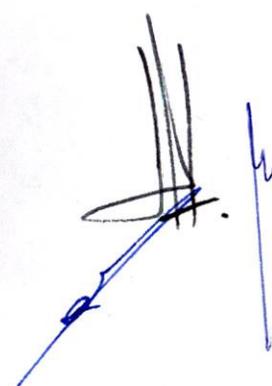
- 1) ROSARIO – MIAMI/FORT LAUDERDALE (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v., y

CONSIDERANDO:

Que la referida petición ha sido tratada en la Audiencia Pública N° 219 como PEDIDO IX, de conformidad con lo establecido en los Artículos 102, 108 y 128 del 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, NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A. fundamentó su solicitud señalando que la modalidad de operación que proyecta es distinta de la vigente en el mercado, en razón de que propone utilizar una red combinada de rutas de corto, mediano y largo alcance. Destacó que ese concepto de red hace sustentable la conectividad que requiere nuestro país para su desarrollo económico.

Que la peticionaria agregó que pretende replicar el modelo puesto en práctica por las compañías del grupo NORWEGIAN al que pertenece, cuyas características salientes son la innovación, mediante la aplicación de tecnologías de última generación a la operación de transporte internacional, y el desarrollo de una cultura de seguridad, basada en el reporte permanente entre diferentes estamentos de la compañía.



Que amplió sus dichos señalando que NORWEGIAN cuenta con un impecable historial en materia de seguridad; que entre los factores de su eficiencia se encuentra el ahorro en combustible que es capaz de lograr y, por otra parte, que fue distinguida en los últimos dos años como la mejor operadora del mundo de bajo costo y por cuatro años consecutivos la mejor aerolínea de ese tipo en EUROPA.

Que respecto de las rutas solicitadas, la peticionaria señaló que la red diseñada propone una conectividad global, dado que se combina con otras redes del grupo NORWEGIAN, destacando que a través de las mismas será factible traer pasajeros desde destinos más lejanos al aprovechar la sinergia entre redes. Destacó que, en su inicio, la red proyectada está compuesta por 150 rutas que van a conectar al menos cien ciudades de la REPÚBLICA ARGENTINA, de la región, del continente y del mundo, aportando entre 4 y 5 millones de pasajeros anuales.

Que NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A. refirió que su operación local contará al inicio con seis aeronaves de última generación, que elevará esa cantidad a once en el transcurso de un año y que luego afectará las primeras aeronaves de largo alcance, para continuar progresando gradualmente en el desarrollo de la red de rutas que propone.

Que continuando con su exposición, la empresa solicitante destacó que la operación que propone realizará un aporte específico al desarrollo del país, dado que requiere una inversión significativa, que se elevará a 4.300 millones de dólares durante su ejecución; que requiere de trabajo argentino y, principalmente, porque tendrá un impacto directo en el mercado, puesto que será un canal tanto para atraer pasajeros y carga, como para exportar y transportar carga y pasajeros.

Que en referencia a ello, agregó que se generará un impacto directo sobre las tarifas, por medio de la competencia, y sobre la economía, a través del empleo de 3.200 trabajadores y del transporte de 17 millones de pasajeros.

Que en la Audiencia Pública hicieron uso de la palabra los participantes que se encontraban presentes, entre ellos intendentes municipales de diversas ciudades, autoridades provinciales y municipales vinculadas principalmente al turismo; entidades y particulares interesados relacionados a dicha actividad; asociaciones gremiales representantes del personal empleado en diversos sectores del transporte aéreo y otros organismos y particulares.

Que en general, los representantes provinciales y municipales y los entes privados dedicados al turismo hicieron notar la importancia y necesidad de contar con más y mejor conectividad entre las ciudades del interior sin pasar obligatoriamente por BUENOS AIRES y con conexiones internacionales regionales y de largo recorrido que también eviten el paso por dicha ciudad. Se calificó a esa conectividad interna requerida como una "federalización del transporte" y se realizaron menciones a las mejoras advertidas en los servicios que presta



AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y en los beneficios derivados del transporte aéreo para la actividad económica en general.

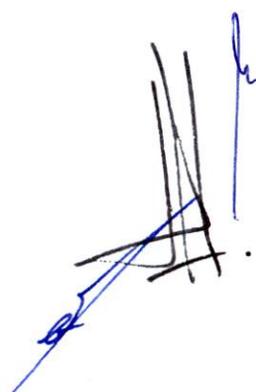
Que en ese sentido se expresó el exponente de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, quien señaló que la apertura de "hubs" en distintos lugares del país no sólo beneficiará a las ciudades del interior, al permitirles la conexión interna e internacional sin pasar por BUENOS AIRES, sino a todo el país, al facilitar el acceso del turismo al que denominó "destino ARGENTINA".

Que en esa línea de argumentación coincidieron los oradores provenientes de la región patagónica, al hacer constar la necesidad de conectar las ciudades de esa región entre sí, con vuelos directos que no contemplen el desvío a BUENOS AIRES, dado que ese modo extiende considerablemente los viajes. Agregaron también que la conectividad directa con el extranjero permitirá dar a conocer la PATAGONIA al mundo, con el consiguiente incremento del turismo y del intercambio comercial.

Que entre los citados oradores, los representantes de las ciudades de ESQUEL, SAN CARLOS DE BARILOCHE y SAN MARTIN DE LOS ANDES, centros eminentemente turísticos incluidos en el plan de rutas presentado por la empresa peticionaria, destacaron que el incremento de las operaciones de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y otras transportadoras a esos destinos redundó en el crecimiento del turismo en la última temporada, no obstante señalar la necesidad de contar con tarifas adecuadas y con vuelos directos que las comuniquen con otras ciudades patagónicas y con el resto del país y, a nivel internacional, especialmente con BRASIL -de donde proviene la mayoría de sus visitantes extranjeros- y con CHILE -por motivos comerciales-. En similares términos se expresaron las autoridades de la provincia de NEUQUÉN y de su ciudad capital, quienes agregaron que la mayor conectividad beneficiaría no sólo al turismo sino también al resto de sus actividades productivas y agradecieron el interés de las peticionarias por operar en su ámbito.

Que en adición a ello, las autoridades de la provincia del CHUBUT, a la cual la peticionaria requiere operar -además de ESQUEL-, de COMODORO RIVADAVIA, PUERTO MADRYN y TRELEW, y de la ciudad de VIEDMA, también solicitada como destino, señalaron el potencial productivo y turístico de la costa atlántica patagónica y se pronunciaron en favor de los servicios solicitados, considerando que incrementarían los ingresos y las fuentes de trabajo.

Que en igual sentido se expresó el representante de la provincia de TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR, a la cual pretende llegar la peticionaria por USHUAIA y RÍO GRANDE, quien mencionó que la conectividad aérea resulta imprescindible para la misma, no sólo como factor de fomento para el turismo sino como necesidad de la población en general, considerando el aislamiento natural que impone su condición insular. Se pronunció,



además, en favor del transporte aéreo de carga y del fortalecimiento de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.

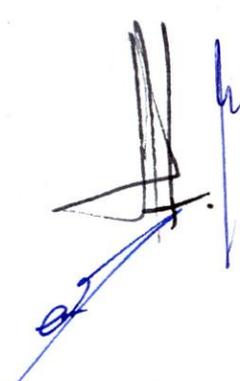
Que los participantes provenientes de la provincia de TUCUMÁN, destino solicitado por la interesada, señalaron los beneficios que otorga, no sólo a su provincia sino también a la región circundante, la renovación y consideración como “hub” del aeropuerto de su ciudad capital, remarcando la necesidad de federalizar el transporte aéreo. Entre tales beneficios mencionaron la ventaja que representa la mayor conectividad no sólo para el turismo sino para el transporte de sus productos y que ello redundaría en mayores oportunidades para el crecimiento de esos sectores.

Que en similar sentido se expresaron los inscriptos por la provincia de CÓRDOBA, a la cual la empresa peticionaria solicitó operar en dos destinos, CÓRDOBA y RÍO CUARTO, quienes resaltaron la mejora que significa para su economía la instalación de un “hub” de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. en el aeropuerto de su ciudad, precisando que determinó un incremento del 48 % en los arribos a la misma en el último año. Al propio tiempo, hicieron constar su interés en mantener y acrecentar esa mejora, con objeto de potenciar el turismo.

Que las alocuciones de los representantes de las provincias de MENDOZA, MISIONES, SALTA y SAN JUAN a las cuales la empresa peticionaria solicitó rutas, también convergieron en manifestar su satisfacción por las mejoras logradas recientemente en la conectividad aérea y en la infraestructura aeroportuaria, sin perjuicio de mencionar su intención de incrementarlas, tanto en el plano interno como en el internacional –poniendo especial énfasis en este último-, en beneficio del turismo y de las diversas actividades productivas que desarrollan.

Que el orador por la provincia de SALTA mencionó su interés en posicionar a la misma como eje de integración turística del norte del país y solicitó la ampliación del aeropuerto, mientras que los enviados por la provincia de MENDOZA solicitaron vuelos internacionales a SAN RAFAEL. Por su parte, los representantes de la provincia de MISIONES hicieron hincapié en la necesidad de incrementar la conectividad de la ciudad de POSADAS con localidades cercanas de otras provincias y en la importancia de contar con más servicios también para la ciudad de PUERTO IGUAZÚ, que es su principal punto turístico.

Que la expositora por la provincia de SAN JUAN destacó los beneficios que el incremento de la conectividad aérea aportó a la actividad turística de la provincia, a la cual se considera política de estado, mencionando especialmente el vuelo directo a SANTIAGO DE CHILE. No obstante ello, hizo notar que sumar conexiones con la provincia de CÓRDOBA y el norte argentino contribuiría al crecimiento no sólo de la actividad turística sino también de la minera.



Que los oradores inscriptos por las provincias de JUJUY y CATAMARCA, destinos también incluidos por NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A. en las rutas diagramadas, si bien separadamente, coincidieron en señalar que el estado de aislamiento que sufren sus provincias no les permite desarrollar plenamente los recursos con que cuentan, especialmente en materia turística. Agregaron que es necesaria una mayor conectividad, tanto interna como internacional, con vuelos directos y tarifas accesibles, para mejorar sus economías vinculadas al turismo y a la producción.

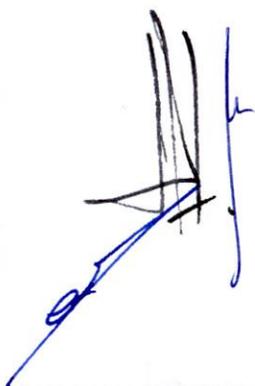
Que los participantes procedentes de la provincia de BUENOS AIRES, a la cual la interesada pretende extender sus servicios hacia dos ciudades, coincidieron en la necesidad de contar con más conexiones directas internas e internacionales como modo de potenciar su economía y generar oportunidades de trabajo. En ese sentido, los representantes de la ciudad de MAR DEL PLATA, cuya actividad principal es el turismo, mostraron su interés en que los servicios aéreos se mantengan constantes a lo largo del año, mientras que desde la ciudad de BAHÍA BLANCA se hizo constar que los vuelos que recibe han disminuido y son insuficientes para sus necesidades.

Que en similares términos acerca de la disminución de las operaciones aéreas a su ciudad se expresó el representante de la provincia de SANTA FE, destino al que NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A. solicita operar, señalando que no cuenta con vuelos los fines de semana y que sólo tiene conexión con la provincia de BUENOS AIRES. En ese sentido, destacó que la ausencia de servicios afecta a su incipiente actividad turística y manifestó su interés en conectar con todo el país, en especial con la provincia de CÓRDOBA.

Que por su parte, la representante del Ente de Turismo del CHACO apoyó la solicitud de la peticionaria, dado que prevé operar en RESISTENCIA, y se pronunció a favor de la conectividad de esa ciudad con la provincia de CÓRDOBA y otras regiones.

Que los representantes de la ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA) y de la CÁMARA DE COMPAÑÍAS AÉREAS EN ARGENTINA (JURCA) coincidieron en señalar el impacto positivo que el transporte aéreo tiene en las economías de los países, al conectar negocios, facilitar las exportaciones, la inversión extranjera y el turismo. En ese sentido, se mencionó que en nuestro país genera un total de 300.000 puestos de trabajo, de los cuales 72.000 son directos, y aporta el 1,7% del producto bruto interno, destacando la importancia de promover el desarrollo de una industria aérea competitiva.

Que las empresas concesionarias de aeropuertos: AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y LONDON SUPPLY S.A., manifestaron su total apoyo al crecimiento del mercado aerocomercial argentino, detallaron las inversiones



realizadas en las distintas terminales aéreas y comprometieron nuevas a efectos de contribuir a ese crecimiento.

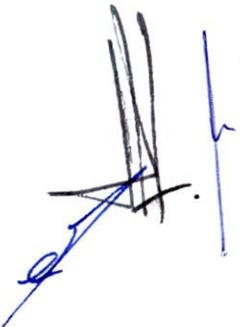
Que la transportadora ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. refirió que ha sido favorecida por las nuevas políticas aerocomerciales, por lo cual han crecido tanto los destinos en los que opera, como su flota y el personal empleado. No obstante ello, reclamó mayores comodidades y facilidades en los aeropuertos. Por su parte, la empresa ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A., autorizada a operar luego de la Audiencia Pública anterior, manifestó su compromiso de comenzar las operaciones propuestas en el marco de las normas que regulan la actividad.

Que entre las entidades gremiales presentes, el orador de la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE AERONAVEGANTES (AAA) hizo constar su apoyo a la expansión del mercado, la creación de nuevas fuentes de trabajo y la ampliación de la conectividad en todo el país, pero remarcó que entiende que debe priorizarse el desarrollo de las empresas nacionales que ya operan en el mercado, fundamentalmente AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A., en lugar de permitir el ingreso de transportadoras extranjeras. Agregó que la infraestructura aeroportuaria y la capacidad operacional del país se encuentran en su límite.

Que, continuando con su alegato, objetó la entrada al mercado aéreo de las transportadoras denominadas de bajo costo, "low cost", mencionando específicamente a NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A., por entender que sus prácticas son perjudiciales para dicho mercado y para los trabajadores. Agregó que la mencionada empresa realiza prácticas de "dumping" en sus filiales internacionales y, asimismo, que se opondrá a cualquier operación que pretenda iniciarse sin que previamente se hayan firmado los convenios colectivos de trabajo correspondientes.

Que, por su parte, el representante de la ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES DEL ESTADO (ATE) señaló que no se opone a la expansión del mercado aéreo, pero que entiende necesario revisar el modo en que se llevará a cabo. En referencia a ello, indicó que los nuevos servicios que se ofrezcan deben contar con la infraestructura necesaria para ser brindados en un marco de seguridad de las operaciones; agregó que muchos de los destinos pretendidos por las peticionarias no poseen esa infraestructura de seguridad, mencionando, a modo de ejemplo, que los aeropuertos de VILLA MARÍA y OLAVARRÍA no poseen servicios de extinción de incendios. Finalmente, solicitó que los trabajadores del sector puedan intervenir en las discusiones del proceso de ampliación del mercado.

Que a su turno la ASOCIACIÓN DE TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN (ATEPSA) hizo constar, a través de su apoderada, que apoya el crecimiento responsable de la actividad aerocomercial pero que el estado de los servicios de navegación aérea no soporta más tránsito, refiriéndose a los sistemas de comunicaciones, de vigilancia y al factor



humano, el cual según sus dichos, amén de ser insuficiente, no contaría con los elementos necesarios para desarrollar sus tareas ni con estabilidad laboral en su contratación. Advirtiendo que buena parte de las rutas solicitadas en la Audiencia Pública corresponden al sur del país, detalló diversas deficiencias que sufre la prestación de los servicios de tránsito aéreo en esa zona y agregó que algo similar ocurre en la provincia de CÓRDOBA.

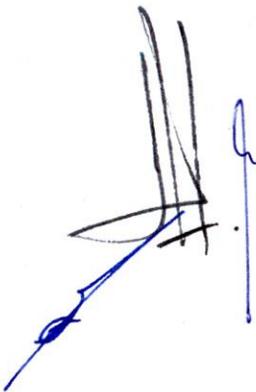
Que la UNIÓN DE TRABAJADORES DEL TURISMO, HOTELEROS Y GASTRONÓMICOS (UTHGRA) de MAR DEL PLATA, apoyó la llegada de aerolíneas de bajo costo, sin perjuicio de requerir enfáticamente que se respeten los derechos de los trabajadores.

Que el particular interesado Sr. Gustavo LIPOVICH realizó una exposición crítica hacia el estado del mercado aerocomercial, señalando que se encuentra concentrado en pocas empresas de gran tamaño y en pocos destinos, y que con el otorgamiento de nuevos permisos se repetirían modelos ya fracasados, caracterizados por una rápida ampliación del mercado -con servicios de bajo costo-, y luego una abrupta caída, con cierres de empresas y pérdidas de empleos.

Que el citado particular acompañó sus dichos con un escrito en el que analizó cada una de las solicitudes de servicios regulares tratadas en la Audiencia Pública. En referencia al pedido en análisis, indicó que NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A. no es una empresa de capital nacional, por lo cual no se ajusta a la exigencia del Artículo 99 del Código Aeronáutico; que no acreditó su base de operaciones y que no acompañó "formularios de capacidad técnica" para las rutas requeridas, lo que impide evaluar adecuadamente la relación entre los servicios solicitados y la flota propuesta.

Que seguidamente señaló que deben ser rechazadas las rutas que la peticionaria pretende operar luego del plazo de doce meses en el cual se compromete a mantener sus servicios, al igual que aquéllas cuya operación se iniciaría transcurridos 180 días de otorgada la concesión, puesto que se violarían preceptos del Código Aeronáutico y su reglamentación. Destacó, asimismo, que no han sido presentados el "Formulario de Capacidad Técnica" ni las "Planillas de Evaluación de Ruta" correspondientes, por lo cual se incumple con el deber de proveer la información fundamental previa a la realización de la Audiencia Pública.

Que otros exponentes realizaron comentarios vinculados a cuestiones que no hacen puntualmente al objeto de la Audiencia Pública. Entre ellos, el DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, Sr. Ángel Armando AMOR, planteó la problemática que sufren los pasajeros en las diversas etapas del viaje y solicitó que la autoridad aerocomercial actualice la legislación aplicable y mejore los mecanismos de resolución de conflictos entre el pasajero y el transportador.



Que entre las alocuciones de ese tenor, el Sr. Claudio PLA, titular de la asociación PODER VOLAR, especializada en la asistencia de quienes sufren miedo a volar, señaló que como consecuencia de la ampliación del mercado aéreo habrá un mayor número de personas con esa dificultad y que su intención es realizar alianzas con las líneas aéreas y con las autoridades aeronáuticas para difundir materiales didácticos que ayuden a los nuevos pasajeros a superar su temor.

Que asimismo el Sr. Alejandro LÓPEZ, especialista en accesibilidad para personas discapacitadas y turismo sustentable, se expresó acerca de las dificultades que sufren para acceder al transporte aéreo no sólo las personas en esa condición sino también los ancianos y familias con niños pequeños. Sin perjuicio de señalar que si bien en los aeropuertos se advierten muchos avances al respecto, mencionó, a modo de ejemplo, que pocos de ellos cuentan con el llamado "papa móvil" para el ascenso y descenso de pasajeros con movilidad reducida. Remarcó finalmente que estima necesario enfocar la resolución de esta problemática en la capacitación de todos los actores del proceso del viaje aéreo y en mejorar las condiciones de accesibilidad dentro de los aviones.

Que diversos participantes inscriptos presentaron sus alegatos por escrito. El Sr. Edgardo CARRANZA efectuó críticas hacia las autoridades nacionales vinculadas al transporte; hacia directivas del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS -ORSNA- referidas al control de los concesionarios de aeropuertos y hacia la actuación de dichos concesionarios; hacia la conducción de las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A., cuestionando igualmente la vigencia y validez de diversas normas de aplicación en el ámbito aeronáutico, entre ellas, el decreto que declaró la emergencia del sector.

Que el citado particular se pronunció además en modo contrario al ingreso de transportadoras de bajo costo al mercado y en particular de su instalación en AEROPARQUE, de lo que calificó como "invasión extranjera", refiriéndose a presuntos permisos otorgados al amparo de la mencionada declaración de emergencia, y de otros varios y distintos aspectos que hacen a la actividad aerocomercial.

Que también la UNIÓN DE AVIADORES DE LÍNEAS AÉREAS (UALA) dispuso presentarse por escrito, realizando una descripción muy crítica del estado de los servicios aeroportuarios y de asistencia al vuelo; realizó comentarios desfavorables acerca de las autoridades aeronáuticas, de las empresas denominadas de bajo costo, "low cost", y de las autorizaciones otorgadas luego de la Audiencia Pública anterior, celebrada en diciembre de 2016.

Que la citada entidad señaló que la tecnología y los recursos humanos destinados al control del espacio aéreo son limitados; que se encuentra saturado y no cuenta con radarización ni con niveles aceptables de seguridad, por lo cual no

resulta factible incorporar a nuevos operadores que pretendan utilizar gran cantidad de aeronaves. Respecto de las transportadoras de bajo costo indicó que a su entender, esa modalidad de operación se logra a costa de ahorros inaceptables que incluyen a la seguridad del vuelo, por lo cual su actividad representa riesgos no sólo para los pasajeros y los trabajadores sino para la población y los bienes en general.

Que asimismo la UNIÓN DE AVIADORES DE LÍNEAS AÉREAS (UALA), al tiempo de manifestarse contraria al ingreso de nuevos explotadores, en particular de los que considera como de capital extranjero –señalando que sólo operarían en destinos rentables llevando sus utilidades al exterior-, destacó que las autoridades deben potenciar a las empresas de bandera, AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A., las cuales son sometidas a rigurosos controles que considera no serán aplicados al resto. En otro orden de ideas, hizo constar que ninguna de las empresas autorizadas a operar a partir de la audiencia llevada a cabo en 2016 ha iniciado sus servicios, calificando a las autorizaciones otorgadas y a las que ahora se pretenden como un intento de menoscabo a la industria aeronáutica local.

Que la UNIÓN DEL PERSONAL SUPERIOR Y PROFESIONAL DE EMPRESAS AEROCOMERCIALES (UPSA), el PROGRAMA DE PROPIEDAD PARTICIPADA DEL PERSONAL DE AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y el PROGRAMA DE PROPIEDAD PARTICIPADA DEL PERSONAL DE AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. hicieron presentaciones por escrito de idéntico tenor.

Que en dichas presentaciones señalaron que las empresas peticionarias pretenden incorporar aeronaves al mercado aéreo sin tener en cuenta que las instalaciones y los servicios aeroportuarios no han sido actualizados en décadas, oponiéndose en particular a que se otorguen permisos de operación tanto en AEROPARQUE como en otros aeropuertos de BUENOS AIRES, por entender que se encuentran todos al borde de su capacidad operativa.

Que en ese orden de ideas, manifestaron que no advierten indicios de que se proyecte añadir nuevos aeropuertos al sistema nacional o mejorar las instalaciones de los actuales. Agregaron que tampoco se han anunciado programas destinados a la radarización del territorio nacional o a implementar mejoras en las ayudas al vuelo o a incorporar recursos humanos de calidad, no sólo para tripular las aeronaves sino también para desempeñarse en los servicios de control del espacio aéreo y en el ámbito aeroportuario.

Que, por otra parte, señalaron que los pedidos de las empresas peticionarias presentan irregularidades de índole económico-financiero y reflejan un desconocimiento de los acuerdos bilaterales vigentes.



Que en particular referencia a la solicitud de NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A., mencionaron que la empresa acompañó documentación incompleta, que fue enmendada luego de ser observada por A.N.A.C., tal como un directorio compuesto por extranjeros. Agregaron que no se presentó el balance de inicio de la sociedad y que la propia autoridad aeronáutica considera que el capital social, de \$ 100.000.-, tiene poca correlación con la envergadura del proyecto.

Que por su parte, el particular interesado Sr. Luis RIZZI, hizo una valoración negativa de distintos aspectos de la economía argentina y del mercado del transporte aerocomercial. En relación a este último, hizo notar que considera que las normas como el Código Aeronáutico y la Ley N° 19.030 de Política Nacional de Transporte Aerocomercial, son obsoletas y deben ser modificadas; que es necesario encontrar nuevas modalidades que permitan mejorar el sistema laboral aeronáutico; que la liberalización del tráfico aéreo favorece su desarrollo, entre otras cuestiones de similar entidad.

Que esta Junta solicitó a la peticionaria la presentación por escrito de su respuesta a las observaciones efectuadas por los participantes en la Audiencia Pública, lo cual no fue cumplimentado por NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A..

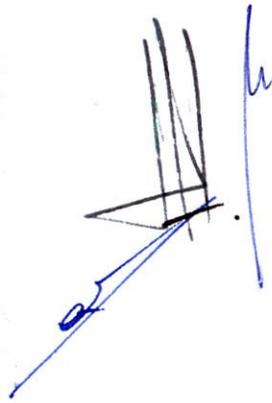
Que en la Audiencia Pública celebrada se han escuchado voces y se han presentado argumentos en apoyo y en oposición a los pedidos formulados que han sido reseñados precedentemente.

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: cuestiones relativas a defectos en las presentaciones de las peticionarias; 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; resguardo de los derechos de los que son titulares las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS – CIELOS DEL SUR S.A..

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° 2.186/92.

Que en este sentido resulta necesario sopesar las opiniones vertidas en la Audiencia Pública celebrada y evaluar las peticiones formuladas a la luz de los



elementos de juicio que brindan los datos existentes en la Administración y desde los puntos de vista señalados en el párrafo anterior.

Que los pretendidos defectos en las presentaciones de las empresas peticionarias no pueden ser evaluados 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 resguardo de los derechos de los que son titulares las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS – CIELOS DEL SUR S.A 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 negocios fomentan la innovación y ofrecen a los pasajeros conectividad mejorada, ya sea para viajes cortos o largos recorridos ¹.

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

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, analizando la cantidad de vuelos por ruta o tramo de ruta; los coeficientes de ocupación; la cantidad de operadores y de pasajeros transportados, entre otros datos de interés, con el objetivo de lograr un adecuado asesoramiento a la autoridad decisora.

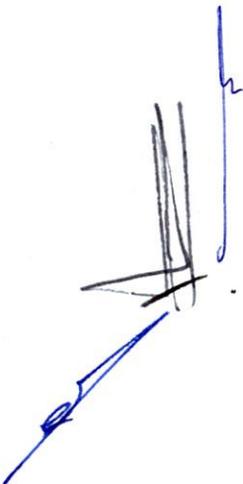
Que la política tendiente a lograr mayor conectividad coincide con los argumentos expresados por la peticionaria en su solicitud, en el sentido de alcanzar una mejor vinculación dentro de nuestro país y hacia el exterior. Esta ha sido la posición evidenciada en la Audiencia Pública por parte de diversas entidades privadas y públicas.

Que por tales motivos se considera de utilidad general y conveniente la aprobación de los servicios proyectados, 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, deben tenerse en cuenta como elementos que aconsejen el ingreso de un nuevo operador al mercado, las particularidades del servicio propuesto, la existencia en cada ruta de servicios similares y, en tal caso, los coeficientes de ocupación que se registren; el interés de evitar la superposiciones perjudiciales de servicios en los tramos que se consideran suficientemente atendidos por otros prestadores, sin dejar de considerar que la demanda se genera en gran medida con mayor oferta de servicios.

Que corresponde destacar el interés en fomentar la conectividad de ciudades del interior del país entre sí, evitando el paso obligado por BUENOS AIRES, y de propiciar igualmente la descentralización del mercado aéreo de esa ciudad, que ha sido puesto de manifiesto por las autoridades aeronáuticas y por los representantes de diversos organismos públicos y privados que formularon alegatos positivos en la Audiencia Pública.

Que, por otra parte, se señala que la incorporación de una nueva empresa concesionaria en las rutas que ya cuentan con servicios regulares, guarda relación con el nivel de demanda existente y que las operaciones deben realizarse con niveles de ocupación económicamente rentables

Que los coeficientes de ocupación analizados, son en la casi generalidad de los casos, superiores al 55% promedio, porcentaje mínimo exigido por el Artículo 9° inc. b) de la Ley N° 19.030, de Política Nacional de Transporte Aerocomercial, para autorizar un aumento de capacidad en los servicios internacionales de transporte aéreo.



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

Que a partir del análisis de los servicios peticionados, realizado sobre las bases citadas precedentemente, esta Junta considera que corresponde que sean otorgadas las rutas internas solicitadas, tanto las no explotadas al presente como las que cuentan con operaciones regulares, atento que los servicios que se prestan en estas últimas fueron operados, en el primer semestre del año en curso, con coeficientes de ocupación superiores al promedio fijado por la norma citada.

Que sin perjuicio de ello, no se aconseja que sean concesionados los servicios pedidos en las rutas CÓRDOBA – SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v., CÓRDOBA – EL CALAFATE y v.v. y CÓRDOBA – ROSARIO y v.v., por tratarse de rutas que en la actualidad están siendo operadas con un coeficiente de ocupación inferior al mínimo considerado en este dictamen para admitir el ingreso de un nuevo operador.

Que 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 las mismas permitirán 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 materia de servicios aéreos internacionales, considerando la importancia de continuar conectando al interior de nuestro país con el extranjero, esta Junta aconseja el otorgamiento de las rutas solicitadas con origen en MENDOZA y ROSARIO, puesto que no son concurrentes con operaciones de otras empresas.

Que en igual sentido se propicia la concesión de las rutas internacionales proyectadas desde CÓRDOBA, incluyendo las que cuentan con servicios regulares, cuyos destinos son LIMA, RÍO DE JANEIRO, SALVADOR DE BAHÍA, SAN PABLO y SANTIAGO DE CHILE, dado que dichos servicios registraron coeficientes de ocupación muy superiores al mínimo mencionado la Ley N° 19.030, en el primer semestre del año en curso.

Que de igual modo se entiende conveniente la concesión a NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A. de las rutas que proyecta operar desde BUENOS AIRES, tanto las que no son concurrentes con los servicios de otras empresas como las que lo son, considerando que estas últimas fueron operadas, en

el período citado, con niveles de ocupación que promediaron el 80%, llegando a superar el 95% en varias rutas de largo recorrido.

Que en cuanto a la ruta BUENOS AIRES – MONTEVIDEO y v.v., se trata de un destino que en virtud del marco bilateral en vigencia con la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, diferencia los mercados desde EZEIZA y desde AEROPARQUE. En este sentido, si bien las operaciones desde EZEIZA demuestran un porcentaje inferior al mínimo considerado en este Dictamen y AEROPARQUE un porcentaje superior, se aconseja no obstante otorgar la concesión pedida, por tratarse de un destino de especial importancia y por existir capacidad actualmente disponible para la bandera argentina.

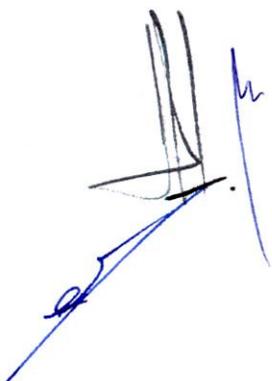
Que en cuanto a las rutas internacionales peticionadas, la incorporación de un nuevo transportador argentino contribuirá a proyectar la presencia argentina en rutas prioritariamente explotadas por transportadores extranjeros en la mayoría de los casos o en las que un nuevo explotador permitirá diversificar la oferta y con ello captar una mayor proporción del mercado para la bandera argentina.

Que esta Junta considera altamente conveniente, necesario y de utilidad general posibilitar una mayor oferta de capacidad por parte de transportadores argentinos tanto en las rutas regionales como en las de mediano y largo recorrido, 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. Por otra parte, 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 sin perjuicio de las particularidades propias de cada caso, esta Junta considera conveniente, necesario y de evidente utilidad general la incorporación de un transportador de nuestro país para explotar servicios de transporte aéreo hacia los destinos indicados, lo cual sin dudas implicará la posibilidad de aportar pasajeros de esos puntos hacia nuestro país, incrementando de tal forma las operaciones.

Que respecto del punto BUENOS AIRES, se hace constar que será facultad de la Autoridad Aeronáutica autorizarlo para ser operado en el AEROPARQUE JORGE NEWBERY, en el AEROPUERTO INTERNACIONAL MINISTRO PISTARINI, de EZEIZA, o bien en cualquier otro aeropuerto del área geográfica, de conformidad con los resultados de los estudios sobre la infraestructura disponible y factibilidad operativa.



Que el Decreto N° 2.186/92 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 se enuncian.

Que en tal sentido, la iniciativa proyectada por NORWEGIAN AIR ARGENTINA 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 las aspiraciones declaradas en el Decreto N° 2.186/92.

Que las aeronaves propuestas por la empresa para llevar a cabo los servicios que solicita son del tipo BOEING 787-8/9 DREAMLINER, BOEING 787-800 WSFP, BOEING 737 MAX 8 y AIRBUS 321 NEO LR.

Que debe preverse el posible cambio de capacidad de los mismos, en base a futuros incrementos de la demanda.

Que en tal sentido, esta Junta considera que sería contraproducente la limitación a la capacidad del equipo propuesto, toda vez que su aumento debería atravesar nuevos trámites administrativos similares al presente, en perjuicio de los usuarios.

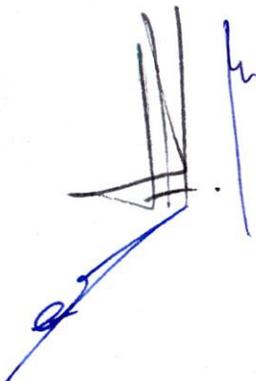
Que conforme con tal criterio, el llamado a Audiencia Pública fue formulado sin limitación de capacidad de equipo de vuelo.

Que en su momento deberá establecerse que la operación de los servicios que eventualmente se concedan o autoricen, lo será dentro de las condiciones y limitaciones que ofrecen los aeródromos que en cada caso se requieran para tales operaciones.

Que por otra parte cabe destacar que el eventual otorgamiento de servicios aerocomerciales hacia o desde un destino que, en la actualidad, no cuente con la infraestructura necesaria, debe quedar condicionado a la ejecución de las obras respectivas.

Que no obstante, ello no implicará necesariamente la obligación del MINISTERIO DE TRANSPORTE de la Nación de ejecutarlas, por no ser excluyente su participación, atento a las cuestiones presupuestarias y a las competencias y jurisdicciones del sistema federal de gobierno.

Que teniendo en cuenta las precedentes consideraciones 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

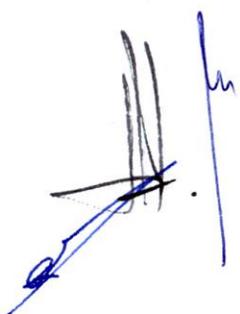
DICTAMINA:

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

2°.- Proponer se dé curso favorable a la concesión solicitada por NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A. para operar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, con aeronaves de gran porte, por un período de QUINCE (15) años, en las siguientes rutas, cuya numeración mantiene el orden originario de su pedido:

CABOTAJE DESDE BUENOS AIRES:

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



- 31) BUENOS AIRES – TRELEW y v.v.,
- 32) BUENOS AIRES – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.,
- 33) BUENOS AIRES – USHUAIA y v.v.,
- 34) BUENOS AIRES – VIEDMA y v.v.,

CABOTAJE DESDE CÓRDOBA:

- 2) CÓRDOBA – COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 4) CÓRDOBA – SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
- 5) CÓRDOBA – MAR DEL PLATA y v.v.,
- 6) CÓRDOBA – MENDOZA y v.v.,
- 7) CÓRDOBA – NEUQUÉN y v.v.,
- 8) CÓRDOBA – POSADAS y v.v.,
- 9) CÓRDOBA – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 10) CÓRDOBA – RESISTENCIA y v.v.,
- 12) CÓRDOBA – SALTA y v.v.,
- 13) CÓRDOBA – SAN JUAN y v.v.,
- 14) CÓRDOBA – SAN LUIS y v.v.,
- 15) CÓRDOBA – SANTA FE y v.v.,
- 16) CÓRDOBA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v., y
- 17) CÓRDOBA – USHUAIA y v.v.,

CABOTAJE DESDE MENDOZA:

- 1) MENDOZA – COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 2) MENDOZA – SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
- 3) MENDOZA – NEUQUÉN y v.v.,
- 4) MENDOZA – ROSARIO y v.v.,
- 5) MENDOZA – SALTA y v.v.,
- 6) MENDOZA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.,

CABOTAJE DESDE ROSARIO:

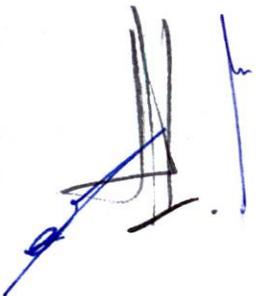
- 1) ROSARIO – EL CALAFATE y v.v.,
- 2) ROSARIO – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 3) ROSARIO – SAN RAFAEL y v.v.,

CABOTAJE DESDE SALTA:

- 1) SALTA – COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 2) SALTA – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 3) SALTA – ROSARIO y v.v.,
- 4) SALTA – SAN JUAN y v.v.,
- 5) SALTA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.,

VARIOS DE CABOTAJE:

- 1) SAN CARLOS DE BARILOCHE – EL CALAFATE y v.v.,
- 2) SAN CARLOS DE BARILOCHE – NEUQUÉN y v.v.,
- 3) SAN CARLOS DE BARILOCHE – ROSARIO y v.v.,



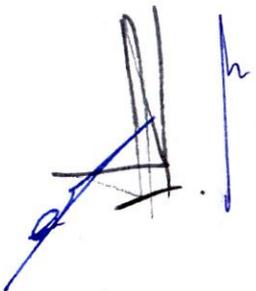
- 4) COMODORO RIVADAVIA – NEUQUÉN y v.v.,
- 5) EL CALAFATE – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 6) EL CALAFATE – USHUAIA y v.v.,
- 7) MAR DEL PLATA – TUCUMÁN y v.v.,
- 8) SAN RAFAEL – SANTA ROSA y v.v.,
- 9) SANTA ROSA – VIEDMA y v.v.,
- 10) TRELEW – USHUAIA y v.v.,

INTERNACIONAL DESDE BUENOS AIRES:

- 1) BUENOS AIRES – ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.,
- 2) BUENOS AIRES – BARCELONA (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,
- 3) BUENOS AIRES – BELO HORIZONTE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 4) BUENOS AIRES – BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) y v.v.,
- 5) BUENOS AIRES – BRASILIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 6) BUENOS AIRES – CANCÚN (ESTADOS UNIDOS MEXICANOS) y v.v.,
- 7) BUENOS AIRES – CIUDAD DEL CABO (REPÚBLICA DE SUDÁFRICA) y v.v.,
- 8) BUENOS AIRES – CARACAS (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA) y v.v.,
- 9) BUENOS AIRES – CARTAGENA DE INDIAS (REPÚBLICA DE COLOMBIA) y v.v.,
- 10) BUENOS AIRES – CHICAGO (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 11) BUENOS AIRES – COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 12) BUENOS AIRES – COPENHAGUE (REINO DE DINAMARCA) y v.v.,
- 13) BUENOS AIRES – CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 14) BUENOS AIRES – DALLAS (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 15) BUENOS AIRES – FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 16) BUENOS AIRES – FORT DE FRANCE (REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 17) BUENOS AIRES – FORTALEZA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 18) BUENOS AIRES – GUAYAQUIL (REPÚBLICA DEL ECUADOR) y v.v.,
- 19) BUENOS AIRES – LA HABANA (REPÚBLICA DE CUBA) y v.v.,
- 20) BUENOS AIRES – HONOLULU (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 21) BUENOS AIRES – ESTAMBUL (REPÚBLICA DE TURQUÍA) y v.v.,
- 22) BUENOS AIRES – JOHANNESBURGO (REPÚBLICA DE SUDÁFRICA) y v.v.,
- 23) BUENOS AIRES – KIEV (UCRANIA) y v.v.,
- 24) BUENOS AIRES – LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 25) BUENOS AIRES – LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,
- 26) BUENOS AIRES – LONDRES (REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE) y v.v.,
- 27) BUENOS AIRES – LOS ÁNGELES (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 28) BUENOS AIRES – MACEIÓ (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 29) BUENOS AIRES – MADRID (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,



- 30) BUENOS AIRES – MÁLAGA (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,
- 31) BUENOS AIRES – MALDONADO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
- 32) BUENOS AIRES – MÉXICO (ESTADOS UNIDOS MEXICANOS) y v.v.,
- 33) BUENOS AIRES – MIAMI - FORT LAUDERDALE (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 34) BUENOS AIRES – MILÁN (REPÚBLICA ITALIANA) y v.v.,
- 35) BUENOS AIRES – MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
- 36) BUENOS AIRES – MOSCÚ (FEDERACIÓN DE RUSIA) y v.v.,
- 37) BUENOS AIRES – NATAL (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 38) BUENOS AIRES – NUEVA YORK (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 39) BUENOS AIRES – ORLANDO (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 40) BUENOS AIRES – OSLO (REINO DE NORUEGA) y v.v.,
- 41) BUENOS AIRES – PAPEETE (TAHITÍ – REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 42) BUENOS AIRES – PARÍS (REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 43) BUENOS AIRES – PERTH (AUSTRALIA) y v.v.,
- 44) BUENOS AIRES – POINTE À PITRE (REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 45) BUENOS AIRES – PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 46) BUENOS AIRES – PORTO SEGURO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 47) BUENOS AIRES – PRAGA (REPÚBLICA CHECA) y v.v.,
- 48) BUENOS AIRES – PUNTA CANA (REPÚBLICA DOMINICANA) y v.v.,
- 49) BUENOS AIRES – QUITO (REPÚBLICA DEL ECUADOR) y v.v.,
- 50) BUENOS AIRES – RECIFE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 51) BUENOS AIRES – RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 52) BUENOS AIRES – ROMA (REPÚBLICA ITALIANA) y v.v.,
- 53) BUENOS AIRES – SALVADOR (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 54) BUENOS AIRES – SAN FRANCISCO (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 55) BUENOS AIRES – SAN JOSÉ DE COSTA RICA (REPÚBLICA DE COSTA RICA) y v.v.,
- 56) BUENOS AIRES – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 57) BUENOS AIRES – SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 58) BUENOS AIRES – SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 59) BUENOS AIRES – ESTOCOLMO (REINO DE SUECIA) y v.v.,
- 60) BUENOS AIRES – SYDNEY (MANCOMUNIDAD DE AUSTRALIA) y v.v.,
- 61) BUENOS AIRES – TEL AVIV (ESTADO DE ISRAEL) y v.v.,
- 62) BUENOS AIRES – WASHINGTON (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 63) BUENOS AIRES – ZURICH (CONFEDERACIÓN SUIZA) y v.v.,



INTERNACIONAL DESDE CÓRDOBA:

- 1) CÓRDOBA – BARCELONA (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,
- 2) CÓRDOBA – CANCÚN (ESTADOS UNIDOS MEXICANOS) y v.v.,
- 3) CÓRDOBA – FORT DE FRANCE (REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 4) CÓRDOBA – LA HABANA (REPÚBLICA DE CUBA) y v.v.,
- 5) CÓRDOBA – LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,
- 6) CÓRDOBA – MADRID (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,
- 7) CÓRDOBA – MIAMI - FORT LAUDERDALE (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 8) CÓRDOBA – POINTE Á PITRE (REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 9) CÓRDOBA – PUNTA CANA (REPÚBLICA DOMINICANA) y v.v.,
- 10) CÓRDOBA – RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 11) CÓRDOBA – SALVADOR (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 12) CÓRDOBA – SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v., y
- 13) CÓRDOBA – SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,

INTERNACIONAL DESDE MENDOZA:

- 1) MENDOZA – MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 2) MENDOZA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 3) MENDOZA – SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,

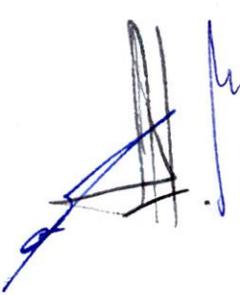
INTERNACIONAL DESDE ROSARIO:

- 1) ROSARIO – MIAMI/FORT LAUDERDALE (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.

–El punto BUENOS AIRES será facultad de la Autoridad Aeronáutica autorizarlo para ser operado en el AEROPARQUE JORGE NEWBERY, en el AEROPUERTO INTERNACIONAL MINISTRO PISTARINI, de EZEIZA, o bien en cualquier otro aeropuerto del área geográfica, de conformidad con los resultados de los estudios sobre la infraestructura disponible y factibilidad operativa.

–La concesión que eventualmente se otorgue deberá quedar sometida a las condiciones de operación y limitaciones que correspondan a los aeródromos respectivos y, en su caso, a la obtención de los derechos de tráfico o capacidad necesarios para su efectivo ejercicio.

3º.- Poner el presente Dictamen a disposición, mediante aviso en la página “web” oficial de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL –A.N.A.C.–, para notificación de los interesados durante el término de TRES (3) días, vencido el cual el peticionario deberá acreditar la capacidad técnica requerida por el Artículo 7 inciso b) del Anexo II del Decreto N° 2.186/92 en un plazo no mayor a los CIENTO OCHENTA (180) días, bajo apercibimiento de declarar la caducidad de las actuaciones (Artículo 14 de la norma citada).



4°.- 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° 604



Ing. Juan Pedro IRIGOIN
PRESIDENTE



Ing. Paolo MARINO
VOCAL



Lic. Alejandro ALVAREZ
VOCAL