CUDAP: EXP-ANC:0043567/2016

Organismo: ANAC

Datos de registración
Fecha y hora: 18-Nov-2016 14:40:21
Área: ADNTRAER@anac - Dir.Nac.Transp.Aéreo

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Responsable local
ADEMESTA@anac - Dir.Est.Mercado y Estad.

Desde
18-Nov-2016 14:40:21

Título: SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA.

Texto

SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA.

Fecha de impresión: 18-Nov-2016 14:40:22

CUDAP : EXP-ANC:0043567/2016

SE PRESENTA. CUMPLIMENTA REQUISITOS DEL ART. 7 DECRETO 2186/92. ACOMPAÑA. SOLICITA LLAMADO A AUDIENCIA PÚBLICA.

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACION CIVIL
18 NOV 2016
TRI. Nº

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
Señor Director Nacional de Transporte Aerocomercial
Att. Dr. Hernán A. Gomez
S / D

Ref.: EXPTE. ANC Nº 22636/2015. (Ex EXP-S01: 0181347/2008).

Melisa Sinigaglia, abogada Tº 105 Fº 783 del C.P.A.C.F., en mi carácter de apoderada de **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.**, con domicilio real en Tucumán 1321, piso 9°, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, constituyendo domicilio a los fines de esta presentación en Av. Corrientes 345, 3º Piso, Ciudad de Buenos Aires (Estudio Romero Zapiola, Clusellas & Sluga Tel: 4312-6000), me presento y respetuosamente digo:

I. PERSONERIA.

Que la personería invocada se acredita mediante la copia del Poder General de Administración que se acompaña al presente, el cual es fiel a su original y se encuentra vigente en todos sus términos.

II. OBJETO.

Que, siguiendo expresas instrucciones de mi mandante, en el marco del Art. 102 del Código Aeronáutico de la República Argentina y el Decreto Reglamentario Nº 2186/92, vengo por medio del presente a solicitar formalmente por este medio se otorgue la concesión a la empresa AVIAN LINEAS AEREAS S.A. de servicios aéreos regulares internos e internacionales de pasajeros, carga y correo (transporte combinado) en las rutas que por el presente se detallan, con aeronaves de gran porte por el plazo de quince años previsto en el Art. 103 del Código Aeronáutico.

En línea con ello, a los efectos de dar cumplimiento a los requisitos establecidos en el Anexo II (Transporte Combinado) Art. 7 del Decreto 2186/92, se acompaña al presente la siguiente información:

i) **Documentación Societaria:** Se acompaña:

a) copia certificada por escribano público del Estatuto Social de AVIAN LINEAS AEREAS S.A. con modificaciones inscriptas en la Inspección General de Justicia;

b) copia certificada de última Acta de Distribución y Aceptación de Cargos vigente;

c) copia certificada del D.N.I. Nº 16.112.540 del presidente de AVIAN LINEAS AEREAS S.A., Sr. Sergio Daniel Mastropietro;

d) copia certificada del Registro de Acciones de AVIAN LINEAS AEREAS S.A., del cual surge que 25.000 acciones de la sociedad son de propiedad del Sr. Germán Efromovich, Pasaporte Brasileño Nº D0716070, domiciliado en la calle Flores Jijon E 171-121, Quito, Ecuador (se adjunta copia certificada de pasaporte); y 475.000 acciones son propiedad de *la empresa* AVIAN HOLDINGS S.A., sociedad constituida en la República Argentina con domicilio en Tucumán 1321, piso 9°, de C.A.B.A. (se acompaña copia certificada de su estatuto social inscripto en IGJ).

ii) **Plan de Rutas / Itinerario (Fecha de inicio de operaciones 15 de Marzo de 2017):** Se acompaña, en tal sentido, como Anexo I al presente, el plan de rutas propuesto consignándose las aeronaves (en vuelo y de back up) con las cuales se pretenden llevar a cabo los servicios en los períodos allí referidos desde los primeros meses de operación, así como las rutas propuestas para cada instancia con sus correspondientes frecuencias y horarios.

Se hace saber por este medio que las rutas allí referidas se solicitan de ida y vuelta con la capacidad de alterar u omitir escalas.

En atención a lo expuesto, aclaramos que el plan de rutas consignado en el Anexo I reemplaza todas las rutas anteriormente solicitadas en el expediente en trato. Se hace saber que el plazo de comienzo de las operaciones podrá ser postergado en caso de imponderables, como ser por ejemplo demoras en el otorgamiento de la resolución administrativa que conceda los servicios aéreos o en el ingreso de las aeronaves al país.

Al respecto se acompaña:

a) Planilla de Start Up;
b) Planilla de Evaluación de Rutas;
c) Planilla de Análisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino;
d) Planilla de Operación Consolidada; y
e) Planilla de Distribución de Costos.

Por su parte, se manifiesta que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. se compromete a mantener el servicio en los términos previstos en las planillas adjuntas, por un plazo de doce (12) meses.

iii) **Capacidad Técnica - Aeronaves:** Respecto al título que acredite la tenencia/posesión de aeronaves propuestas, manifestamos:

a) Las rutas a ser operadas con aeronaves ATR-72-600 de 72 asientos, serán realizadas con aeronaves NUEVAS que serán adquiridas mediante compraventa financiada con el fabricante del exterior, estimando el ingreso de la primera de las seis (6) aeronaves que importaremos al país a mediados del mes de Diciembre de 2016; y

b) con relación a las rutas a ser operadas con aeronaves Jetstream Aerospace 32 de 19 asientos, se indica que la capacidad técnica se encuentra acreditada puesto que AVIAN LINEAS AEREAS tiene la tenencia de las referidas aeronaves en virtud de contratos de alquiler vigentes.

[Se adjunta Formulario de Capacidad Técnica].

iv) **Capacidad Económica- Financiera**: A los fines de acreditar la capacidad económica de la AVIAN LINEAS AEREAS S.A. para llevar a cabo el Start Up y Plan de Rutas propuesto, se acompaña lo siguiente:

a) Estados Contables de AVIAN LINEAS AEREAS S.A. cerrados al 31 de Diciembre de 2014 Y 2015 debidamente legalizados por Consejo de Ciencias Económicas;

b) Copia Certificada por escribano público del Acta de Directorio y Acta de Asamblea General Extraordinaria de la sociedad AVIAN HOLDINGS S.A. mediante la cual se compromete a realizar un aporte irrevocable en la sociedad AVIAN LINEAS AEREAS S.A., de la cual es accionista mayoritaria;

c) Carta Garantía mediante la cual SYNERGY AEROSPACE CORP, empresa del holding, garantiza a AVIAN HOLDINGS S.A. la existencia de fondos necesarios para hacer frente al aporte irrevocable comprometido, debidamente suscripto por representante legal, notarizado y legalizado;

d) Carta Garantía mediante la cual SYNERGY AEROSPACE CORP, empresa del holding, garantiza a AVIAN LINEAS AEREAS S.A. la existencia de fondos necesarios para hacer frente a los costos fijos de los dos primeros meses de operación en un escenario de no ingresos, debidamente suscripto por representante legal, notarizado y legalizado.

e) Certificado de Manifestación de Bienes de la empresa SYNERGY AEROSPACE CORP, suscripto por contador con firma legalizada, de la cual surge que esta empresa posee los activos necesarios que le permiten extender las garantías solicitadas.

v) **Seguros:** Se acompaña cotización de compañía aseguradora a fin de cubrir los seguros exigidos por el Código Aeronáutico para las aeronaves y la operación de servicios que se propone.

vi) **Base de Operaciones:** La base de operaciones será en el Aeropuerto Jorge Newbery de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires donde AVIAN LINEAS AEREAS S.A. tiene actualmente su operación (se adjunta constancia de Certificado de Explotador de Servicios Aéreos vigente del cual surge la base de operaciones en dicho aeropuerto).

vii) **Tripulación:** Se aclara que la dotación de tripulaciones para cubrir la red de vuelos prevista en las Planillas de Rutas, se compone de 30 Tripulaciones, lo que resultará en 5 Tripulaciones por aeronave (compuestas por un comandante, un copiloto, un comisario de abordo y un TCP).

viii) **Tarifas:** Las tarifas que se cobrarán por los servicios aquí propuestos estarán en todo momento de acuerdo a las resoluciones vigentes de la autoridad aeronáutica aplicables a las rutas en trato.

ix) **Operación bajo marca AVIANCA**: se informa que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. ha obtenido la licencia de uso de los derechos de propiedad intelectual y marca figurativa / logo "AVIANCA" en virtud del contrato suscripto con la empresa AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A., motivo por el cual dicha marca será referida por AVIAN LINEAS AEREAS S.A. en la comercialización, operación y pintado de sus aeronaves.

III. FUNDAMENTOS DE LA SOLICITUD. PROYECTO "AVIANCA ARGENTINA".

Que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. sociedad constituida en la República Argentina, bajo la marca y los estándares de más alta calidad y tecnológica de la reconocida línea aérea lationamericana "AVIANCA", ha decidido invertir en la República Argentina con el objeto de constituir una **línea aérea regular regional** enfocada a la prestación de estos servicios en rutas desiertas o no lo suficientemente abastecidas, todo ello con el fin de brindar al usuario una mayor, mejor y más accesible oferta de conexión con destinos turísticos, de negocios y culturales.

Cabe señalar que nuestra estructura ha sido especialmente diseñada en miras a la operación regional que pretendemos llevar a cabo en el país (a fin de ser abastecedores y conectores en distancias de corto y mediano alcance), ello se observa en el hecho de que las aeronaves ATR 72-600 con las cuales proponemos prestar el servicio serán adquiridas NUEVAS y especialmente diseñadas para 72 asientos que es la capacidad adecuada para la demanda actual de servicios en las rutas especialmente solicitadas.

No debe soslayarse el hecho de que seremos la primera línea aérea que propone comenzar operaciones en el país con **seis (6) aeronaves NUEVAS** y adquiridas mediante compraventa financiada, lo cual demuestra una real apuesta e inversión en el proyecto.

Nuestro desembarco en el país implicará la contratación, de comienzo, de aproximadamente **500 empleados** especialmente capacitados para la operación que proponemos llevar a cabo, que comprenden desde tripulantes, despachantes de aeronaves, técnicos/ingenieros aeronáuticos hasta personal administrativo en mostradores en aeropuerto y administración interna.

Se informa que el Plan de Rutas propuesto ha sido particularmente estructurado en miras a las **necesidades de los usuarios,** teniendo en cuenta el potencial de crecimiento en virtud a la comparación de la cantidad de prestadores existentes en *décadas pasadas donde por ejemplo la ruta BS. AS. – ROSARIO contaba con 9 frecuencias diarias, mientras que a la fecha sólo cuenta con 2 frecuencias diarias* prestada por una única empresa, lo cual implica una reducción de 84% en la capacidad de asientos ofrecidos.

También sobre la base de información obtenida por el propio Banco Mundial y consultoras aeronáuticas internacionalmente reconocidas, hemos comparado rutas de distancia similar a las aquí propuestas para Argentina respecto de otras en países de Latinoamérica, con resultados que demuestran que **Argentina se encuentra entre los países con menos oferta de frecuencias aéreas de cabotaje**. Por ejemplo citamos el caso de Colombia donde la ruta Bogotá – Medellín (con una distancia de 215 km) presenta 77 vuelos diarios operados por 5 empresas, o bien en Brasil, la ruta San Pablo – Curitiba (359 km de distancia) cuenta con 41 vuelos diarios operados por 4 empresas, mientras que en Argentina la ruta Bs. As. – Santa Fe es operada en 2 vuelos diarios solamente por una empresa.

Es decir, los análisis que arrojan estudios de fuentes internacionales demuestran que Argentina se encuentra en los últimos puestos de oferta de vuelos de cabotaje, lo cual no se condice con las condiciones que debieran darse atento la extensión geográfica de Argentina (3.7 M. km2) y su cantidad de población (43.5 millones)[1], todo lo cual lleva a concluir que esta oferta de nuevos servicios para los usuarios es lo que pretende AVIAN LINEAS AEREAS S.A. cubrir en esta instancia con la operación que propone se le conceda.

Como dijimos, nuestra operación está enfocada a **rutas sin operaciones**, como ser destinos desde Bs. As. a Concordia, Tandil, Paso de los Libres, y otras rutas tales como Bs. As – Rosario / Paraná, Río Cuarto, Puerto Madryn entre otras, donde se vislumbra un verdadero potencial de tráfico y sin embargo **no se encuentran debidamente abastecidas**

[1] Datos Nacionales - Proyección - Fuente INDEC

por las únicas prestatarias del servicio. Lo cierto es que entendemos la oferta de vuelos actual con aeronaves que en vuelos de cabotaje cuya capacidad tiene 96 asientos no permiten satisfacer en forma adecuada y eficiente la demanda a la cual nuestra empresa está enfocada. Es decir, el objetivo de AVIAN es que la oferta de capacidad guarde relación con la demanda a fin de que las prestaciones sean efectuadas a un coeficiente de ocupación económicamente viable.

En base a lo expuesto, solicitamos se permita a AVIAN LINEAS AEREAS S.A. ingresar como nuevo explotador aéreo en un todo de acuerdo a la sana competencia para la integración de las zonas - que conforme referimos por medio del presente - donde las necesidades públicas de transporte aéreo no se encuentran satisfechas, todo ello con el objeto de que exista una nueva alternativa de transporte aerocomercial eficiente, continuo y regular, que se compromete a prestar AVIAN, siempre al servicio del desarrollo nacional y el público usuario intercomunicando adecuadamente las distintas regiones de la República Argentina.

IV. SOLICITA LLAMADO A AUDIENCIA PÚBLICA.

En virtud de la información acompañada por este medio solicitamos a esa Dirección se tengan por acreditados los requisitos establecidos en la normativa y **se proceda en consecuencia al llamado a Audiencia Pública con la mayor celeridad posible**, en los términos del Art. 13 del Dto. 2186/92, de modo tal que le se conceda a AVIAN LINEAS AEREAS S.A. los servicios aéreos regulares peticionados en los presentes actuados.

Sin más y a la espera de que se de curso favorable a lo solicitado, saludamos a Ud. muy atentamente.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

ANEXO I –

PODER GENERAL DE ADMINISTRACION

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

N 018364259

FOLIO 6. PRIMERA COPIA. PROTOCOLO A. PODER GENERAL PARA GESTIONES ADMINISTRATIVAS Y PARA ASUNTOS JUDICIALES: "MACAIR JET S.A." a favor de Matias Ramón ROMERO ZAPIOLA y otros. ESCRITURA NÚMERO CUATRO. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los trece días del mes de enero del año dos mil quince, ante mí, Escribano Autorizante, comparece el señor **Edgardo Próspero POYARD**, argentino, nacido el 01 de noviembre de 1923, con Documento Nacional de Identidad Nº 4.453.338, casado, con domicilio especial en la Avda. del Libertador Nº 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires; persona que identifico a los fines del inciso a) del artículo 1002 del Código Civil, doy fe. **INTERVIENE**: En nombre, representación y en su carácter de Presidente, con uso de la firma social de la sociedad que gira en la Ciudad de Buenos Aires bajo la denominación de "**MACAIR JET S.A.**", con domicilio legal en Av. Del Libertador 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cuya existencia y cargo acredita con los siguientes elementos: **a)** Estatuto Social, otorgado por Escritura número 583, de fecha 18 de octubre de 1993, pasada al folio 1182 y su Reforma otorgada por escritura número 607, de fecha 2 de noviembre de 1993, pasada al folio 1975 ambas ante el Escribano de esta Ciudad, Jorge N. Ledesma, del Registro 189 de su adscripción, inscriptas conjuntamente ante la Inspección General de Justicia con fecha 16 de noviembre de 1993, bajo el número 11396, Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; **b)** Reforma de Estatuto otorgado por escritura número 139 de fecha 10 de mayo de 2006, pasada al folio 604, ante el Escribano de esta Ciudad Antonio J. Cinque, del Registro 1061 de su adscripción, inscripta ante la Inspección General de Justicia con fecha 12 de mayo de 2006, bajo el número 7181, Libro 31, Tomo de Sociedades por Acciones; **c)** Acta de Directorio del 28 de noviembre de 2008, obrante al folio 42 del Libro de Actas de Directorio Nº 2, rubricado ante la Inspección General de Justicia con fecha 1 de junio de 2007, bajo el número 45595-07, por medio de la cual se autoriza el presente

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T 105 F° 783
C.P.A.C.F.

N 018364259

otorgamiento; **d)** Acta de Asamblea de fecha 28/09/2012, obrante al folio 70 del Libro de Actas de Asambleas N° 1, rubricado ante la Inspección General de Justicia con fecha 21 de abril de 1994, bajo el número 3794, donde se designa autoridades, y se lo nombra al compareciente en el cargo invocado; **y** Acta de Directorio de fecha 28/09/2012, obrante al folio 115 del Libro de Actas de Directorio N° 2, ya relacionado, donde se distribuyen los cargos. Elementos que en original tengo a la vista, de los que surgen facultades suficientes para este acto y cuya vigencia e compareciente asegura.- La documentación relacionada de los puntos a), y b), en copia certificada se hallan agregados al folio 546; el punto c) al folio 1272, todos del protocolo A del año 2008, de este mismo Registro, a los que me remito; y la relacionada en el punto d) en copia obra agregada al folio 478, protocolo A, del corriente. Y en el carácter invocado, y debidamente acreditado **DICE**: Que requiere de mí, el autorizante, **PROTOCOLICE** en sus partes pertinentes el instrumento descripto en el punto c) que antecede, y que es del siguiente tenor: "**ACTA DE DIRECTORIO**: En la Ciudad de Buenos Aires, 28 días de noviembre de 2008, siendo las 10:00 horas, se reúnen en la sede social sita en Carlos María Della Parlera 299, Piso 27, el Directorio de **Macair Jet S.A.** (la "Sociedad") con la presencia del Sr. Carlos Guillermo De Perez y la asistencia de los Señores Directores presentes y un miembro de Comisión Fiscalizadora que firman al pie de la presente acta. Toma la palabra el señor Presidente, quien procede a dar lectura al Orden del Día que se tratará en la presente reunión: "1) Revocación de Poder para gestiones administrativas a los efectos de modificar la nómina de apoderados y facultades"; "2) Otorgamiento de Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales". A continuación, se trata el primer punto del Orden del Día (...) "2°) Otorgamiento de Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales": Toma la palabra nuevamente el Sr. Presidente, quien manifiesta a los presentes respecto a la necesidad de otorgar un Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales a favor de los siguientes

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

apoderados: **Matias Ramón Romero Zapiola, DNI: 13.138.241; Pablo Clusellas, DNI: 13.211.552; María José Duffau, DNI: 20.042.675; Natalia Eleonora Sluga, DNI 24.913.323; Pablo Sicardi, DNI 13.445.197; Francisco Gonzalo Zabalúa, DNI: 24.206.883; María Graciela Gomez, DNI: 23.400.652; Hernán Leonardo Cancellieri, DNI: 24.592.191; Luis Ernesto Manuel Garin, DNI 24.197.114; Melisa Celeste Sinigaglia, DNI: 32.318.793; Mónica Alejandra Caminos, DNI: 32.027.116; María Mercedes Ribero, DNI: 26.716.211; Patricio Gigy, DNI: 31.049.470; Francisco José Gabriel Lucero Pavón, DNI: 31.117.696; Pablo Horacio Guglielminotti, DNI: 22.717.339; José Aníbal Cabrera, DNI: 28.591.135; Patricia Denevi, DNI: 29.443.199; María Bedouret, DNI: 28.722.911; María Agostina Pensa, DNI: 30.248.758; Roberta Sol Piñeiro, DNI: 31.504.610; María Agustina Londero, DNI: 30.226.000**, para que actuando en forma conjunta, separada, indistinta o alternada cualesquiera de ellos pueda realizar en representación de la Sociedad los actos que se detallan a continuación: **GESTIONES ADMINISTRATIVAS:** Gestionar ante las Autoridades Nacionales, provinciales o municipales y sus dependencias y empresas en general, públicas o privadas tales como, la Secretaría de Transporte, Registro Nacional de Aeronaves, Ministerio de Economía y Producción, Administración Federal de Ingresos Públicos y/o la Secretaría de Industria, Comercio y PyMes, y/o la Comisión Nacional de Comercio Exterior y/o la Subsecretaría de Políticas y Gestión Comercial y/o la Dirección de Competencia Desleal y/o Dirección General de Aduanas y/o Registros de la Propiedad Inmueble, Registro de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, Registro de la Propiedad Intelectual, Inspección General de Justicia o ante cualquier otra dependencia u organismo a nivel Nacional, Provincial o Municipal que ejerza total o parcialmente las funciones ejercidas actualmente por las mismas y/o cualesquiera otras reparticiones públicas y/o privadas, en toda clase de asuntos de su competencia con facultad de celebrar toda clase de acuerdos y suscribir todos los documentos,

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F

N 018364260

escritos, escrituras, y demás resguardos que fueren menester o se le exijan de acuerdo con las determinaciones de las leyes, decretos, resoluciones y demás normativa que fuere aplicable con el asunto en cuestión. Asimismo se encuentran autorizados para abonar derechos, impuestos, patentes o multas, hacer cargos y descargos en toda clase de expedientes administrativos e interponer en su caso, los recursos que fueren procedentes y en general hacer uso de las defensas de los intereses de la sociedad en todos los procedimientos y medios permitidos por la ley nacional de procedimientos administrativos y sus reglamentaciones y la legislación similar provincial y municipal. Se otorga asimismo poder para que inicien y prosigan todos los expedientes que sean necesarios, realizar cualquier tipo de presentación y solicitud, tomar vista de los expedientes, notificarse, retirar copias, realizar cualquier tipo de trámite para la tramitación de los expedientes administrativos, entendiéndose las facultades consignadas como simplemente enunciativas y no limitativas.- **ASUNTOS JUDICIALES**: Al efecto se los faculta para que se presenten ante los Juzgados y demás Tribunales superiores e inferiores que correspondan, de cualquier jurisdicción, con escritos, escrituras, testigos, partidas y demás justificativos; inicien y contesten demandas y contrademandas y las desistan; soliciten división, partición y adjudicación de bienes, presten y exijan juramento, fianzas y cauciones; pongan y absuelvan posiciones; asistan a juicios verbales; prorroguen y declinen jurisdicciones; transen, contesten y desistan excepciones; interpongan toda clase de recursos legales; propongan y/o soliciten el nombramiento de peritos, cobren y perciban judicial o extrajudicialmente compensen en remate; exijan y otorguen recibos y cartas de pago en forma; firmen documentos privados o públicos que fueren precisos, pidan la venta de los bienes de los deudores, la quiebra o el concurso civil de los mismos y consientan levantamientos; concurran a juntas de acreedores, de verificaciones de crédito y su graduación; impugnen los que no se consideren legítimos, aprueben o rechacen concordatos, concedan prórrogas, quitas y esperas; soliciten el auxilio de la

Juan C. Cardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

N 018364261

fuerza pública; pidan desalojos, lanzamientos, transen y efectúen arreglos judiciales o extrajudiciales; acuerden transacciones conforme a la Ley 24.573; soliciten indemnizaciones por daños y perjuicios, lucro cesante y/o daño moral; concurran a audiencias de conciliación y/o mediación, otorguen poderes, sustituyan el presente en todo o en parte, lo revoquen y vuelvan a reasumirlo y realicen cuantos más actos, gestiones y diligencias sean conducentes al mejor desempeño de este poder. Se deja constancia que los apoderados tendrán facultad de sustituir el presente Poder, en los términos del Art. 1924 del Código Civil. Luego de un breve intercambio de ideas, se decide por unanimidad de directores presentes aprobar el otorgamiento del Poder mencionado y autorizar al Sr. Presidente para que otorgue la respectiva escritura de poder. No habiendo mas asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 11:00 horas. Hay firmas ilegibles". Es copia fiel, con los errores y omisiones existentes en su original, doy fe. De tal modo, **QUEDA PROTOCOLIZADA el acta precedentemente transcripta, doy fe.** En virtud y en cumplimiento de ello, **OTORGA PODER GENERAL PARA GESTIONES ADMINISTRATIVAS Y PARA ASUNTOS JUDICIALES** a favor de **Matias Ramón ROMERO ZAPIOLA,** DNI: 13.138.241**; Pablo CLUSELLAS, DNI:** 13.211.552**; María José DUFFAU,** DNI: 20.042.675**; Natalia Eleonora SLUGA,** DNI 24.913.323**; Pablo SICARDI,** DNI 13.445.197**; Francisco Gonzalo ZABALÚA,** DNI: 24.206.883**; María Graciela GOMEZ,** DNI: 23.400.652**; Hernán Leonardo CANCELLIERI,** DNI: 24.592.191**; Luis Ernesto Manuel GARIN,** DNI 24.197.114**; Melisa Celeste SINIGAGLIA,** DNI: 32.318.793; **Mónica Alejandra CAMINOS**, DNI: 32.027.116; **María Mercedes RIBERO**, DNI: 26.716.211; **Patricio GIGY**, DNI: 31.049.470; **Francisco José Gabriel LUCERO PAVÓN,** DNI: 31.117.696; **Pablo Horacio GUGLIELMINOTTI**, DNI: 22.717.339; **José Aníbal CABRERA**, DNI: 28.591.135; **Patricia DENEVI**, DNI: 29.443.199; **María BEDOURET**, DNI: 28.722.911; **María Agostina PENSA**, DNI:

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

N 018364261

30.248.758; **Roberta Sol PIÑEIRO**, DNI: 31.504.610; **María Agustina LONDERO**, DNI: 30.226.000; para que actuando en la forma prevista en el acta de directorio que antecede, y con las facultades allí mencionadas, puedan ejecutar los actos enumerados con los requisitos propios de la naturaleza de cada uno en particular y en general para practicar cuantos más actos, gestiones y diligencias sean conducentes al mejor desempeño del presente mandato, que se les otorga con amplitud de facultades. **LEO** al compareciente que firma de conformidad, por ante mí, doy fe. **Edgardo Próspero POYARD.** Hay un sello. Ante mí. Juan Carlos Nardelli Mira. **CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mí al folio 6, Protocolo A del Registro Notarial 1525 de esta Ciudad, a mi cargo, doy fe. Para **LA PODERDANTE** expido esta **PRIMERA COPIA** en tres sellos de Actuación Notarial enumerados correlativamente desde el N 18364259 al presente que sello y firmo en el lugar y fecha de su otorgamiento.

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

ANEXO II-

DOCUMENTACION SOCIETARIA DE AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

MELISA C. SINGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

N 019336206

FOLIO 727. PRIMERA COPIA. PROTOCOLO A. REORDENAMIENTO ESTATUTARIO de "MACAIR JET S.A.". ESCRITURA NÚMERO DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los diez días del mes de noviembre del año dos mil quince, ante mí, Escribano autorizante, comparece **Edgardo Próspero POYARD**, argentino, nacido el 01 de noviembre de 1923, con Documento Nacional de Identidad N° 4.453.338, casado, con domicilio especial en la Avda. del Libertador N° 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires; a quien identifico en los términos del inc. b) del art. 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, doy fe. **INTERVIENE**: En nombre, representación y en su carácter de Presidente, de **"MACAIR JET S.A."**, CUIT 30-66351285-0, con domicilio en la Avenida del Libertador N° 498, Piso 18, de esta Ciudad; acreditando la existencia de la misma y el cargo invocado con: **a)** Estatuto Social, otorgado por Escritura número 583, de fecha 18 de octubre de 1993, pasada al folio 1882 y su Reforma otorgada por escritura número 607, de fecha 2 de noviembre de 1993, pasada al folio 1975 ambas ante el Escribano de esta Ciudad, Jorge N. Ledesma, del Registro 189 de su adscripción, inscriptas conjuntamente ante la Inspección General de Justicia con fecha 16 de noviembre de 1993, bajo el número 11396, Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; **b)** Reforma de Estatuto otorgado por escritura número 139 de fecha 10 de mayo de 2006, pasada al folio 604, ante el Escribano de esta Ciudad Antonio J. Cinque, del Registro 1061 de su adscripción, inscripta ante la Inspección General de Justicia con fecha 12 de mayo de 2006, bajo el número 7181, Libro 31, Tomo de Sociedades por Acciones; **c)** Escritura N° 197 del 04 de junio de 2005, otorgada por ante mí al folio 546, Protocolo A, del Registro Notarial N° 1525 a mi cargo, por medio de la cual se aumentó el capital social y se reformó el estatuto; la que se inscribió en la Inspección General de Justicia el 23 de septiembre de 2008 bajo el número 19215 del libro 41, tomo – de Sociedades por Acciones, a la que me remito; **d)** Acta de Directorio del 23 de febrero de 2009, obrante al folio 52 del Libro de Actas de Directorio N° 2, ru-

N 019336206

bricado por la Inspección General de Justicia el 01 de junio de 2007 bajo el número 45595-07, por medio de la cual se modificó la sede social; la que se inscribió en la I.G.I. el 18 de mayo de 2009 bajo el número 8267, libro 44, tomo – de Sociedades por Acciones; **e)** Acta de Asamblea Ordinaria y Extraordinaria del 18 de febrero de 2015, obrante a fojas 79 del Libro de Actas de Asamblea N° 1, rubricado por la I.G.J. el 21 de abril de 1994 bajo el N° C 3794, por medio de la cual se designaron autoridades, y Acta de Directorio del 18 de febrero de 2015, obrante al folio 163 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, de distribución de cargos; las que se inscribieron conjuntamente ante el mencionado organismo el 07 de octubre de 2015 bajo el número 18875 del libro 76, tomo – de Sociedades por Acciones; y **f)** Acta de Directorio del 06 de noviembre de 2015, obrante a fojas 166 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, por medio la cual se autorizó el presente otorgamiento. Elementos que en original he tenido a la vista, de los que surgen facultades suficientes para este acto y cuya vigencia el compareciente asegura. La documentación relacionada en los puntos a) y b), en copia certificada se hallan agregados al folio 546 ambos del protocolo A del año 2008; y los mencionados en los puntos d) e) y f) en copia certificada agrego a la presente; de donde surgen facultades suficientes para el presente otorgamiento y cuya vigencia el compareciente asegura. Yen el carácter invocado y acreditado, **EXPONE**: Que con el propósito de reunir en un solo instrumento el articulado actualmente vigente de la Sociedad **"MACAIR JET S.A."**, incluyendo las reformas de estatuto que se han realizado a lo largo de la existencia de la misma y que fueran oportunamente aprobadas por la autoridad de contralor, es que por Acta de Directorio de fecha 06 de noviembre de 2015, obrante a fojas 166 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, se ha resuelto otorgar el **REORDENAMIENTO DE ESTATUTO**, el cual queda redactado de la siguiente manera: **"ARTÍCULO PRIMERO:** Bajo la denominación de **"MACAIR JET S.A."** funciona una sociedad anónima que se rige por los presentes estatutos y disposiciones legales y reglamentarias que le son aplicables. Tiene su

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL · REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

N 019336207

domicilio legal en la Ciudad de Buenos Aires, sin perjuicio de lo cual el Directorio podrá instalar agencias, sucursales, establecimientos o cualquier especie de representación dentro o fuera del país. **ARTICULO SEGUNDO**: El plazo de duración de la sociedad es de noventa y nueve años a contar desde su inscripción en el Registro Público de Comercio, es decir, el 16 de noviembre de 1993. Dicho plazo podrá ser prorrogado por la Asamblea General de Accionistas. **ARTÍCULO TERCERO**: La sociedad tiene por objeto dedicarse, a la actividad aereocomercial incluyendo la explotación del transporte aéreo nacional e internacional, regular y no regular de pasajeros, correo y carga y el trabajo aéreo en todas sus formas; la compraventa, leasing, alquiler o financiación de aeronaves, la locación de servicios u obra para la reparación y el mantenimiento de aeronaves; la formación y explotación de talleres y/o escuelas de vuelo de todo tipo: la representación, comisión o mandato de empresas fabricantes o vendedoras de aeronaves del país o del exterior; la fabricación, importación o exportación de aeronaves y/o partes por sí o por cuenta de terceros o asociada a terceros. Para el cumplimiento de su objeto, la Sociedad tendrá plena capacidad jurídica para realizar todo tipo de actos, contratos y/u operaciones que se relacionen directa o indirectamente con aquél. **ARTÍCULO CUARTO: CAPITAL SOCIAL**: El capital social es de $ 500.000 (PESOS QUINIENTOS MIL) representando por 500.000 acciones ordinarias nominativas, de valor nominal un peso cada una, con derecho a un voto por acción. El capital puede aumentarse al quíntuplo por asamblea ordinaria, mediante la emisión de acciones nominativas, pudiendo delegar en el Directorio la época de emisión, forma y modo de pago y dando estricto cumplimiento a las normas del Código Aeronáutico, Ley 17.285, y/o sus disposiciones reglamentarias. Las acciones nominativas que se emitan se sujetarán a lo prescripto en el inciso 4 del artículo 99 del Código Aeronáutico, ley 17.285. La mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de los votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República Argentina. Cualquiera fuese la causa legal que originara una transferencia en la titu-

N 019336207

laridad de las acciones, ya sea venta, fallecimiento, retiro, incapacidad, ausencia, etc., se podrá exigir la condición de nacionalidad argentina y domicilio en territorio de la República al cesionario, como así también al que por cualquier título la recibiera legalmente, a los efectos del estricto cumplimiento de las exigencias previstas en el artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. La transferencia de las acciones sólo podrá efectuarse con autorización del Directorio de conformidad con el inciso 4 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285, el cual comunicará a la autoridad aeronáutica, dentro de los ocho días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada. **ARTÍCULO QUINTO**: La dirección y administración de la sociedad estará a cargo de un directorio integrado por tres directores titulares, pudiendo la asamblea elegir igual o menor número de directores suplentes, los que se incorporarán al directorio por el orden de su designación. El término de su mandato es de un ejercicio. La asamblea fijará el número de directores así como su remuneración. El directorio sesionará con la mayoría absoluta de sus integrantes, y resuelve por mayoría de los presentes; en caso de empate, el Presidente desempatará votando nuevamente. En su primera reunión designará un Presidente y un Vicepresidente que suplirá al primero en su ausencia o impedimento. La garantía de los directores titulares a que se refiere el artículo 256, párrafo segundo, de la Ley 19.550, cuyo monto no podrá ser inferior a la suma de PESOS DIEZ MIL ($10.000.-) o su equivalente, por cada uno, deberá consistir en bonos, títulos Públicos o sumas de moneda nacional o extranjera depositados en entidades financieras o cajas de valores, a la orden de la Sociedad; o en fianzas o avales bancarios o seguros de caución o de responsabilidad civil a favor de la misma, o cualquier otra modalidad que dispusieran los organismos de control. El control y dirección de la sociedad debe estar en manos de personas con domicilio real en la República Argentina. Asimismo el Presidente del Directorio, los Gerentes y por lo menos dos tercios de los Directores deberán ser argentinos con domicilio real en la República Argentina. Lo enunciado precedentemente se aplicará incluso en caso de fallecimiento, ausencia o retiro por cual-

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL · REPÚBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

N 019336208

quier causa de los integrantes de la administración de la Sociedad, conforme a lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. El directorio tiene amplias facultades de administración y disposición, incluso las que requieren poderes especiales a tenor del artículo 1881 del Código Civil y del artículo 9° del Decreto Ley 5965/63. Podrá especialmente operar en el país o en el exterior con toda clase de Bancos, Compañías financieras o entidades crediticias oficiales o privadas; dar y revocar poderes especiales y generales, judicial, de administración u otros, con o sin facultad de sustituir; iniciar, proseguir, contestar o desistir denuncias o querellas penales y realizar todo otro hecho o acto jurídico que haga adquirir derechos o contraer obligaciones a la sociedad. La representación legal de la sociedad corresponde al Presidente del directorio o al Vicepresidente en su caso. **ARTÍCULO SEXTO**: La fiscalización de la sociedad estará a cargo de un Sindico Titular anualmente elegido por la Asamblea de Accionistas, la que asimismo elegirá un Sindico Suplente. **ARTÍCULO SÉPTIMO**: Las asambleas pueden ser citadas simultáneamente en primera y segunda convocatoria en la forma establecida por el artículo 237 de la Ley 19.550, sin perjuicio de lo allí dispuesto para el caso de asamblea unánime, en cuyo caso se celebrará en segunda convocatoria el mismo día una hora después de fracasada la primera. En caso de convocatoria sucesiva se estará a lo dispuesto en el artículo 237 antes citado. El quórum y el régimen de mayorías se rigen por los artículos 243 y 1244 de la Ley 19.550, según las clases de asambleas, convocatoria y materia de que se traten. La asamblea extraordinaria en segunda convocatoria se celebrará cualquiera sea el número de acciones presentes con derecho a voto. **ARTÍCULO OCTAVO:** El ejercicio social cierra el día 31 de diciembre de cada año. Al cierre de cada ejercicio se confeccionarán los estados contables de acuerdo a las disposiciones legales reglamentarias y técnicas en vigencia. La Asamblea puede modificar la fecha de cierre del ejercicio, inscribiendo la resolución pertinente en el Registro Público de Comercio y comunicando a la Autoridad de Control adecuándose a las normas específicas del Código Aeronáutico, Ley 17.285, y/o a las que rigieran en la

N 019336208

materia. Toda la documentación contable deberá conformarse a las disposiciones generales, legales y reglamentarias en vigencia, ajustándose también a la que prescribe la reglamentación a la que se refiere en artículo 101 del Código Aeronáutico, Ley 17.285 en cuanto a requisitos contables, duración de los ejercicios financieros y forma de presentación. Se llevará además de los exigidos por las leyes vigentes, los libros y registros auxiliares que determine la Autoridad Aeronáutica. Las ganancias realizadas y liquidas se destinarán: 1) el cinco por ciento (5%) hasta alcanzar el veinte por ciento (20%) del capital social al fondo de reserva legal; 2) a remuneración del Directorio y la Sindicatura. 3) El saldo tendrá el destino que decida la asamblea. **ARTÍCULO NOVENO**: Producida la disolución de la sociedad, su liquidación estará a cargo del directorio actuante en ese momento o de una comisión liquidadora que podrá designar la asamblea, procediéndose en ambos casos bajo la vigilancia del Síndico. Cancelado el pasivo y reembolsado el capital, el remanente se distribuirá entre los accionistas a prorrata de sus respectivas integraciones". Y continúa diciendo el compareciente, que la sociedad **"MACAIR JET S.A."**, tiene: **a)** su **SEDE SOCIAL** en la Avenida del Libertador N° 498, Piso 18, de esta Ciudad, conforme surge del Acta de Directorio del 23 de febrero de 2009, obrante al folio 52 del Libro de Actas de Directorio N° 2, ya relacionado, la que se inscribió en la I.G.I. el 18 de mayo de 2009 bajo el número 8267, libro 44, tomo – de Sociedades por Acciones; **b)** que **EL DIRECTORIO** se encuentra integrado por: Presidente: Edgardo Próspero POYARD, Vicepresidente: Carlos Benjamin COLUNGA y Director Titular: Ezequiel VIEJOBUENO, todos designados por Acta de Asamblea Ordinaria y Extraordinaria del 18 de febrero de 2015, obrante a fojas 79 del Libro de Actas de Asamblea N° 1, con los datos ya relacionados y Acta de Directorio del 18 de febrero de 2015, obrante al folio 163 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, de distribución de cargos; las que se inscribieron conjuntamente ante el mencionado organismo el 07 de octubre de 2015 bajo el número 18875 del libro 76, tomo – de Sociedades por Acciones; y **c) OTORGA PODER ESPECIAL** a favor del Escri-

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

N 019336209

bano **Juan Carlos NARDELLO MIRA,** Matrícula 3858 y/o **María Paula CORALLO**, con D.N.I. 32.919.960, y/o **Maite NARDELLI MIRA**, con D.N.I. 37.608.393, y/o **Franco Javier BRICCHI**, con DNI Nº 36.396.806; para que actuando en forma conjunta, separada, alternada o indistintamente cualesquiera de ellos, puedan intervenir en los trámites inherentes a la conformidad administrativa, aceptar o proponer modificaciones a la presente para realizar la inscripción en la Inspección General de Justicia; firmar todo documento público o privado, inclusive escrituras complementarias, ampliatorias, modificatorias, y/o rectificatorias. **LEO** a la requirente que firma de conformidad por ante mí, doy fe. **Edgardo Próspero POYARD.** Hay un sello. Ante mí. **Juan Carlos Nardelli Mira. CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mí al folio 727, Protocolo A del Registro Notarial 1525 de esta Ciudad, a mi cargo, doy fe. Para **LA SOCIEDAD** expido esta **PRIMERA COPIA** en cuatro sellos de Actuación Notarial enumerados correlativamente desde el N 19336206 al presente que sello y firmo en el lugar y fecha de su otorgamiento.

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Inspección General de Justicia

2015 - Año del Bicentenario Del Congreso de los Pueblos Libres

Hoja: 1

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3859

Número Correlativo I.G.J.: 1581156 **CUIT:**

SOC. ANONIMA

Razón Social :
MACAIR JET

(antes):

Número de Trámite: 7483183

C.Trám. Descripción
00595 TEXTO ORDENADO

Escritura/s 275

y/o instrumentos privados:

Inscripto en este Registro bajo el numero: 23218
del libro: 77 , tomo: -
de: SOCIEDADES POR ACCIONES

C.C.: 1

Buenos Aires, 10 de Diciembre de 2015

DIEGO EDUARDO OJEDA
COORDINADOR
DEPARTAMENTO REGISTRAL
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

0697043

IGJ

Juan C. N
ESCR
MAT

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES Nº T017878641 Bs. As. 17 de noviembre de 20.16

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017878641

Buenos Aires, 17 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 5 (cinco)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en Texto Ordenado, perteneciente a "AVIAN LINEAS AEREAS S.A." continuadora de "MACAIR JET S.A.".-

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

Juan C. Nardelli Lima
ESCRIBANO
MAT 3858

Testimonio

ACTA DE ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 30 días del mes de Mayo de 2016, se constituye en la sede social la Asamblea General Extraordinaria de **Macair Jet S.A.** (la ***"Sociedad"***), con la presencia de dos Accionistas tenedores del 100% del capital social y de los votos, debidamente representados, los cuales se registran en el folio N° 39 del Libro de Deposito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas N°1. Siendo las 13:00 horas, se abre el acto bajo la presidencia del Sr. Edgardo Prospero Poyard y la presencia de los Sres. Directores y miembros de la Comisión Fiscalizadora abajo firmantes, a fin de considerar el siguiente Orden del Día: **"1°) Designación de dos Accionistas para aprobar y firmar el Acta de Asamblea General Extraordinaria de Accionistas; 2°) Reforma del Artículo Primero del Estatuto Social; 3°) Reforma del Artículo Quinto del Estatuto Social; 4°) Reforma del Artículo Sexto del Estatuto Social; 5°) Conferir las autorizaciones necesarias para proceder a la instrumentación e inscripción ante la Inspección General de Justicia de lo resuelto en los puntos precedentes".** Acto seguido, se pone a consideración el primer punto del Orden del Día: **"1°) Designación de dos Accionistas para firmar el Acta de Asamblea"**, resolviéndose por unanimidad que los representantes de ambos Accionistas suscriban el acta de la presente Asamblea General Extraordinaria de Accionistas. Acto seguido, se pone a consideración el segundo punto del Orden del Día: **"2°) Reforma del Artículo Primero del Estatuto Social":** Toma la palabra el representante del accionista Sideco Americana S.A. quien propone cambiar la denominación actual de la Sociedad por la de "AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.". Luego de un breve intercambio de opiniones, los accionistas por unanimidad aprobaron la moción propuesta, y resolvieron modificar el Artículo Primero del Estatuto Social de la Sociedad, el que quedó redactado de la siguiente forma: *"ARTICULO PRIMERO: Bajo la denominación de "AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.", continuadora de MACAIR JET S.A., funciona una sociedad anónima que se rige por los presentes estatutos y disposiciones legales y reglamentarias que le son aplicables. Tiene su domicilio legal en la Ciudad de Buenos Aires, sin perjuicio de la cual el Directorio podrá instalar agencias, sucursales, establecimientos o cualquier especie de representación dentro o fuera del país"*. A continuación, se trató el tercer y último punto de la Orden del Día: **"3°) Reforma del Artículo Quinto del Estatuto Social":** Manifiesta el Sr. Presidente, que resulta necesario modificar el número de integrantes titulares del Directorio, proponiendo fijarlo en un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) miembros titulares. Asimismo, manifiesta que resulta necesario adaptar el texto del Artículo a la normativa vigente. Luego de una breve deliberación, se resuelve por unanimidad, reformar el Artículo Quinto del Estatuto Social, el que quedará redactado de la siguiente forma: *"ARTICULO QUINTO: La*

dirección y administración de la sociedad estará a cargo de un directorio integrado entre un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) Directores Titulares, pudiendo la Asamblea elegir igual o menor número de suplentes a fin de llenar las vacantes que se produjeran, los que se incorporarán al Directorio por el orden de su designación. El término de su mandato es de un ejercicio. La asamblea fijará en número de directores así como su remuneración. El directorio sesionará con la mayoría absoluta de sus integrantes, y resuelve por mayoría de los presentes; en caso de empate, el Presidente desempatará votando nuevamente. En su primera reunión designara un Presidente y un Vicepresidente que suplirá al primero en su ausencia o impedimento. Los Directores Titulares, individualmente, en resguardo del cumplimiento de sus funciones, deberán constituir una garantía por un monto no inferior a la suma que establezcan las normas y disposiciones legales vigentes. Dicha garantía deberá constituirse en las condiciones, plazos y formas previstas por el ordenamiento legal y reglamentario aplicable. Cada Director deberá soportar el costo que demande dicha garantía. El control y dirección de la sociedad debe estar en manos de personas con domicilio real en la República Argentina. Asimismo, el Presidente del Directorio, los Gerentes y por lo menos dos tercios de los Directores deberán ser argentinos con domicilio real en la República Argentina. Lo enunciado precedentemente se aplicará incluso en caso de fallecimiento, ausencia o retiro por cualquier causa de los integrantes de la administración de la Sociedad, conforme a lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. El Directorio tiene amplias facultades de administración y disposición, incluyendo las facultades especiales establecidas conforme al Artículo 375 del Código Civil y Comercial de la Nación y al Artículo 9 del Decreto Ley 5965/63. Podrá, especialmente: (a) operar en el país o en el exterior con toda clase de Bancos, Compañías financieras o entidades crediticias oficiales o privadas, sus sucursales y agencias en el país o en el extranjero, de acuerdo con sus respectivas cartas orgánicas o reglamentos; (b) dar y revocar poderes especiales, judiciales, de administración u otros, con o sin facultad de sustituir, iniciar, proseguir, contestar o desistir todo tipo de acciones, incluyendo denuncias o querellas penales; y (c) realizar todo otro hecho o acto jurídico que haga adquirir derechos a contraer obligaciones a la Sociedad. La representación de la Sociedad corresponde al Presidente del Directorio o al Vicepresidente en su caso". Acto seguido, se pone a consideración el cuarto punto del Orden del Día: **"4°) Reforma del Artículo Sexto del Estatuto Social":** Al respecto, señala el Sr. Presidente que resulta necesario efectuar una redacción más amplia del texto de dicho Artículo, por lo que propone la siguiente redacción: *"ARTICULO SEXTO: La fiscalización de la Sociedad estará a cargo de uno o más síndicos designados por la asamblea de accionistas, designándose igual número de síndicos suplentes. Cuando la sociedad estuviere comprendida en el artículo 299 de la Ley 19.550, excepto su inciso 2°, la sindicatura debe ser colegiada en número impar".* Por unanimidad de Directores, se resuelve aprobar el texto propuesto. Seguidamente, se pone a consideración el quinto y último punto del Orden del Día:

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

213

"5º) Conferir las autorizaciones necesarias para proceder a la instrumentación e inscripción ante la Inspección General de Justicia de lo resuelto en los puntos precedentes": Al respecto, se resolvió por unanimidad facultar a los Dres. Mónica Alejandra Caminos y/o María Paula Presenza y/o Jorge Palermo y/o al Sr. Pedro Raúl Caminos y/o a quienes ellos designen, para que cualquiera de ellos separada e indistintamente, con las más amplias facultades hagan todas las tramitaciones necesarias para obtener la aprobación de lo resuelto y su inscripción en el Registro Público de Comercio, en los términos de la Resolución General Nº 7/15 de dicho Organismo, otorgándoles para ello las más amplias facultades, pudiendo los mismos suscribir todo tipo de documentación; confeccionar dictámenes y/o testimonios; realizar presentaciones y otorgar las escrituras y/o instrumentos privados que fuesen necesarios a tal fin.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 14:30 horas.

Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605 *de la matrícula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en los folios 84 y 85 del libro de Actas de Asambleas Nº 1, rubricado el 21 de abril de 1994 bajo el Nº C 3794, perteneciente a la sociedad* ***"MACAIR JET S.A."***

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
Tº 100 - Fº 605 - C.P.A.C.F.

39	-ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA DEL 30 DE MAYO DE 2016 -										39
N° de Orden	Fecha Año 2016		Accionista (Nombre completo y apellido)	Representante (Nombre completo y apellido)	Documento de Identidad	Domicilio	Cantidad de acciones o certificados	Número de los Títulos, Acciones o Certificados	Capital $	Cantidad de votos	Firmas
1	30	05	Sideco Americana S.A.	Concepción Lioi	DNI N° 13.652.052	Avda. del Libertador 498, piso 18, CABA	450.000	Título III	450.000	450.000	CL.
2	30	05	Socma Americana S.A.	Concepción Lioi	DNI N° 13.652.052	Avda del Libertador 498, piso 18, CABA	50.000	Título IV	50.000	50.000	CL.
En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 30 días del mes de mayo de 2016, se cierra el presente registro con la asistencia de 2 accionistas debidamente representados, titulares del 100% del capital social y votos. Fdo: Carlos Vinci y Edgardo Prospero Poyard. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 30 de mayo de 2016. En la fecha se celebra la presente Asamblea Extraordinaria y siendo las 13 hs se encuentran presente 2 accionistas debidamente representados, titulares del 100% del capital social y votos. Fdo: Carlos Vinci y Edgardo Prospero Poyard.										

Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605 *de la matrícula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en el folio 39 del libro Depósito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas Generales N° 1 rubricado el 21 de abril de 1994 bajo el N° C3787, pertenecientes a la sociedad* ***"MACAIR JET S.A."***

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

3/3

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Inspección General de Justicia

2016 - Año del Bicentenario de la Declaracion de la Independencia Nacional

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

Hoja: 1

Número Correlativo I.G.J.: 1581156 **CUIT:**

SOC. ANONIMA

Razón Social :
AVIAN LINEAS AEREAS

(antes): MACAIR JET

Numero de Trámite: 7589291

C.Trám. Descripción

03421 CAMBIO DE DENOMINACION TRAM. PRECA. URG
04370 MODIFICACION DE ESTATUTO TRAM. URG

Escritura/s -

y/o instrumentos privados: 30/05/2016._

Inscripto en este Registro bajo el numero: 13715
del libro: 80 , tomo: -
de: SOCIEDADES POR ACCIONES

C.C.: 1

Buenos Aires, 29 de Julio de 2016

SILVIA M. BURGOS
JEFA
DEPARTAMENTO REGISTRAL
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

0732496

IGJ

Juan C. Nar
ESCRIB
MAT

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES Nº T17505295 Bs. As. ....4..de..agosto...de 20.16.

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

A.N.A. FOLIO 18

T 017505295

Buenos Aires, 04 de agosto de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 3 (tres)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en el testimonio de Reforma de Estatuto de la sociedad "AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. continuadora Macair Jet S.A.". Conste.

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

1/1

A.M.A.C. FOLIO 19

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

REPUBLICA ARGENTINA - MERCOSUR
REGISTRO NACIONAL DE LAS PERSONAS
MINISTERIO DEL INTERIOR

Apellido / Surname
MASTROPIETRO

Nombre / Name
SERGIO DANIEL

Sexo / Sex
M

Nacionalidad / Nationality
ARGENTINA

Ejemplar
A

Fecha de nacimiento / Date of birth
02 ENE/ JAN 1963

Fecha de emisión / Date of issue
04 JUN/ JUN 2012

FIRMA DEL CENTRADO/ SIGNATURE

Fecha de vencimiento / Date of expiry
04 JUN/ JUN 2027

Documento / Document
16.112.540

Trámite Nº / Of. ident
00115419189
9000

MARIA PAU
M
ES

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES Nº T.178786S1 Bs. As. 17 de noviembre de 20.16

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

10

T 017878651

Buenos Aires, 17 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Adscripta al Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 1 (una)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en el D.N.I. Nº 16.112.540 correspondiente al Sr. Sergio Daniel Mastropietro.

Conste.

CORALLO
573
ANA

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

1/2

NRO. DE DOC. INSCRIP. REGISTRAL

NRO. DE INSCRIP. EN EL IMP. A LAS GANANCIAS

INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

REGISTRO PUBLICO DE COMERCIO

C 3788

Libro Registro de Acciones Nº 1

Pertenece a: Macair Jet S.A

Domicilio: Av. Eduardo Madero 940 15to piso

Consta de: 49 hojas

Observaciones:

Buenos Aires, 21 de Abril de 1994

ALEJANDRA M. DUCHINI
Jefa Div. Intervención
Oficina de Libros

1 ABR 1994
ENTRADAS
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA
CALLAO

REGISTRO DE

FECHA DE LA SUSCRIPCION	VALOR DEL TITULO	SERIE	NRO. DEL TITULO O NRO. DE CUENTA	NUMERO DE LAS ACCIONES	CLASE	VOTOS	CANT. DE ACCIONES SUSCRIPTAS	APELLIDO Y NOMBRE O DENOMINACION DEL TITULAR	DOMICILIO REAL O SEDE SOCIAL DEL TITULAR
En el día de la Fecha, 31 de octubre de 2016, el Directorio recibió las notificaciones previstas									
de SOCMA AMERICANA SA y SIDECO AMERICANA SA, las comunicado las transferencias de las acciones									
emitir los siguientes títulos en su reemplazo:									
31/10/2016	25.000.	-	I				25.000	German Efromovich	
31/10/2016	475.000	-	II				475.000	Avian Holdings S.A.	
En el día de la Fecha, 31 de octubre de 2016, el Directorio de la Sociedad ha recibido las notifi									
rediante Oferta de Prenda aceptada en el día de la Fecha, 500.000 (quinientos Mil) acciones									
representativas del cien por ciento (100%) del capital social de Avian Líneas Aereas SA (la "Sociedad")									
pudieran existir en un futuro a favor de AVIAN HOLDINGS SA. y del Sr. German Efromovich hoy									
de Sideco Americana SA y Socma Americana SA, en garantía del pago de todas las									
Adeuda a la oferta Irrevocable para la Compra de Acciones, la oferta de Prenda de Acciones									
conforme apartado g) de la Sección 2.2 bis de la oferta.									

2/2

ACCIONES

NRO. DE DOC. O INSCRIP. REGISTRAL	NRO. DE INSCRIP. EN EL IMP. A LAS GANANCIAS	ESTADO DE INTEGRACION		TRANSFERENCIAS, CONSTITUCION DE DERECHOS REALES, ANOTACION DE MEDIDAS CAUTELARES	EXPEDICION COMP. SALDO CUENTA CON CONSTANCIA	OBSERVACIONES
		VALOR INTEGRADO	SALDO PENDIENTE			

el artículo 215 de la ley 19.550 general de Sociedades, mediante las cuales los representantes legales su titularidad en la Sociedad. Por lo expuesto, se procede a anular los títulos existentes y a

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

25.000	0
475.000	0

× Proyecto

× Vista

ciones en los términos del artículo 215 de la ley 19.550 General de Sociedades, que comunican que emitidos, suscriptos, integrados, ordinarios, nominativos no endosables, con derecho a un (1) voto por acción, de propiedad de AVIAN HOLDINGS S.A. y del Sr. German Efromovich, así como también los que se quedado gravados con derecho real de prenda en primer grado de privilegio constituido a favor obligaciones asumidas por los accionistas bajo la oferta irrevocable para la compra de Acciones y la garantiza el total e íntegro pago por parte de los que suscriben, de las obligaciones de pago asumidas

× Proyecto

× Vista

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES Nº
Fo178786 39 Bs. As. 17 de noviembre de 2016

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA
NIHIL PRIUS FIDE

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017878639

Buenos Aires, 17 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 2 (dos)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en Hoja Nº 4 del Lº de Registro de Acciones y Accionistas de "AVIAN LINEAS AEREAS S.A." continuadora de "MACAIR JET S.A.".-

Juan C. Narbelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

Assinatura do titular / Signature du titulaire
Bearer's signature / Firma del titular

F0716070

Este passaporte deve ser assinado pelo titular, salvo em caso de incapacidade.

Ce passeport doit être signé par le titulaire, sauf en cas d'incapacité.

This passport must be signed, except where the bearer is unable to do so.

Este pasaporte debe ser firmado por el titular, salvo en caso de incapacidad.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

PASSAPORTE / PASSPORT

P BRA F0716070

SOBRENOME / SURNAME
EFROMOVICH

NOME / GIVEN NAMES
GERMAN

NACIONALIDADE / NATIONALITY
BRASILEIRO(A)

DATA DO NASCIMENTO / DATE OF BIRTH
28 MAR/MAR 1950

IDENTIDADE Nº / PERSONAL Nº

SEXO / SEX
M

NATURALIDADE / PLACE OF BIRTH
LA PAZ/BOL

FILIAÇÃO / FILIATION
PERCE EFROMOVICH

CLARA ALTER

DATA DE EXPEDIÇÃO / DATE OF ISSUE
29 OUT/OCT 2015

AUTORIDADE / AUTHORITY
SR/DPF/SP

VALIDO ATÉ / DATE OF EXPIRY
28 OUT/OCT 2025

P<BRAEFROMOVICH<<GERMAN<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<
F0716070<8BRA5003280M2510284<<<<<<<<<<<<<<08

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE
CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES Nº
I0178638 Bs. As. 17 de noviembre de 2016

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017878638

Buenos Aires, 17 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 1 (una)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en Pasaporte de Brasil Nº FO716070, perteneciente a GERMAN EFROMOVICH.-

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

1

MINISTERIO DE JUSTICIA
SEDE CALLAO
21 ABR 1994
ENTRADAS

MINISTERIO DE JUSTICIA

INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

REGISTRO PUBLICO DE COMERCIO

C 3794

Libro Copiador Actas de Asambleas Nº 1

Pertenece a: MACAIR JET S.A

Domicilio: Av. Eduardo Madero 940 piso 15

Consta de: 250 pag.

Observaciones:

Buenos Aires, 21 de Abril de 1994

ALEJANDRA M. DUCHINI
Coordinadora Div. Intervención
y Rubrica de Libros

IGJ - Form 73 - R5

MARIA E. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3073

ACTA DE ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al 1° día del mes de noviembre de 2016, se constituye en la sede social la Asamblea General Ordinaria de **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** (la *"Sociedad"*), con la presencia de dos Accionistas tenedores del 100% del capital social y de los votos, debidamente representados, los cuales se registran en el folio N° 40 del Libro de Deposito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas N°1. Siendo las 11:00 horas, se abre el acto bajo la presidencia del Sr. Edgardo Prospero Poyard y la presencia de los Sres. Directores y miembros de la Comisión Fiscalizadora abajo firmantes, a fin de considerar el siguiente Orden del Día: "1°) Designación de dos Accionistas para aprobar y firmar el acta de Asamblea; 2°) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los Sres. Edgardo Próspero Poyard, Carlos Benjamín Colunga Lopez y Ezequiel Viejobueno a sus cargos de Directores Titulares del Directorio de la Sociedad y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los Directores salientes; 3°) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los miembros de la Comisión Fiscalizadora, Sres. Carlos Vinci, Sergio Julio Lobbosco y Marta Elizabeth Lira como Síndicos Titulares y Sras. Irene Parfeniuk, María Paula Vinci y Claudia Marcela Gizzi como Síndicos Suplentes, y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los miembros de la Comisión Fiscalizadora salientes; 4°) Elección de nuevos miembros del Directorio de la Sociedad y de miembros de la Comisión Fiscalizadora en reemplazo de los miembros salientes a partir de la fecha y hasta la conclusión del mandato en curso; 5°) Conferir las autorizaciones necesarias en relación a lo resuelto en los puntos precedentes".

Puesto a consideración el primer punto de la Orden del Día: **"1°) Designación de dos accionistas para aprobar y firmar el acta de Asamblea":** Al respecto se deja constancia que ambos accionistas, por representación, firmarán junto al Sr. Presidente, el acta de la presente Asamblea Ordinaria de Accionistas. Seguidamente, se trata el segundo punto de la Orden del Día: **"2°) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los Sres. Edgardo Próspero Poyard, Carlos Benjamín Colunga Lopez y Ezequiel Viejobueno a sus cargos de Directores Titulares del Directorio de la Sociedad y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los Directores salientes":** Al respecto, se resuelve por unanimidad aceptar las renuncias presentadas por los Sres. Edgardo Próspero Poyard, Carlos Benjamín Colunga Lopez y Ezequiel Viejobueno a sus cargos de Directores Titulares del Directorio de la Sociedad, dejándose constancia que las mismas no han sido dolosas ni intempestivas ni afectan el normal funcionamiento del órgano de administración. Asimismo, se aprueban por unanimidad las gestiones de los Sres. Directores renunciantes, agradeciendo los servicios prestados a la Sociedad. Respecto a los honorarios de los Directores renunciantes, los Sres. Edgardo Próspero Poyard y Carlos Benjamín Colunga Lopez comunican la renuncia a los mismos, gesto que la Sociedad agradece. Respecto a los honorarios del Sr. Ezequiel Viejobueno, la asamblea resuelve fijar los mismos en la suma de $ 54.860 (Pesos cincuenta y cuatro mil ochocientos sesenta) por las tareas técnico-administrativas efectuadas por el mismo durante el ejercicio en curso, en exceso de los límites fijados por el art. 261 de la Ley N° 19.550 General de Sociedades. El Sr. Viejobueno, presente en este acto, presta su conformidad con dicha suma. A continuación, se trata el tercer punto de la Orden del Día: **"3) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los miembros de la Comisión Fiscalizadora, Sres. Carlos Vinci, Sergio Julio Lobbosco y Marta Elizabeth Lira como Síndicos Titulares y Sras. Irene Parfeniuk, María Paula Vinci y Claudia Marcela Gizzi como Síndicos Suplentes, y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las**

gestiones de los miembros de la Comisión Fiscalizadora salientes": Puesto a consideración, se aprueban por unanimidad las renuncias de los Sres. miembros titulares y suplentes de la Comisión Fiscalizadora, aprobándose asimismo sus gestiones por unanimidad y agradeciéndoles las renuncias a los honorarios que pudieren corresponderles. Acto seguido, se pasa a consideración el cuarto punto del Orden del Día: **"4°) Elección de nuevos miembros del Directorio de la Sociedad y de miembros de la Comisión Fiscalizadora en reemplazo de los miembros salientes a partir de la fecha y hasta la conclusión del mandato en curso":** Al respecto, luego de una breve deliberación, se resuelve por unanimidad fijar en tres (3) el número de Directores Titulares y en uno (1) el número de Directores Suplentes, designándose a los Sres. Sergio Daniel Mastropietro como Presidente, Carlos Benjamín Colunga Lopez como Vicepresidente y Elias Jassan como Director Titular y al Sr. German Efromovich como Director Suplente, todos ellos hasta la conclusión del mandato en curso y/o designación de nuevos miembros del Directorio. Presentes en este acto los Sres. Mastropietro y Colunga Lopez, los mismos aceptan los cargos conferidos y constituyen domicilio, a los fines del Art. 256 in fine de la Ley 19.550, en la calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Asimismo, se resuelve por unanimidad designar a los Sres. Sergio Julio Lobbosco, Vittorio De Villa y DiegoMartin Baglioni, como Síndicos Titulares, y como Síndicos Suplentes a los Sres. Victor Mariano Payaslian, Claudia Marcela Gizzi y Fabian Amadeo Martin Romero, todos ellos hasta la conclusión del mandato en curso y/o nueva designación de miembros de la Comisión Fiscalizadora. Presentes en este acto los Sres. Lobbosco, De Villa, Baglioni y Payaslian, Gizzi y Romero, los mismos aceptan los cargos conferidos y constituyen domicilio, a los fines del Art. 256 in fine de la Ley 19.550, en la calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Acto seguido, se somete a consideración el quinto y último punto del Orden del Día: **"5°) Conferir las autorizaciones necesarias en relación a lo resuelto en los puntos precedentes":** Por unanimidad se resuelve autorizar a los Doctores Mónica Alejandra Caminos y/o Jorge Palermo y/o Benjamín Romero Zapiola y/o al Sr. Pedro Raúl Caminos y/o a quienes ellos designen, para que cualquiera de ellos, en forma individual e indistinta, realicen todos los trámites, gestiones y diligencias necesarias a efectos de obtener de la autoridad de contralor, la conformidad e inscripción de las precedentes resoluciones asamblearias, con facultades para firmar escritos, edictos y cualquier otro documento público y/o privado que fuere menester, en los términos de la Resolución General N° 7/2015 de la Inspección General de Justicia. Finalmente, se deja constancia que todos los puntos del Orden del Día de la presente Asamblea Ordinaria han sido aprobados por unanimidad, por lo tanto dicha Asamblea reúne las condiciones exigidas por el art. 237 de la Ley N° 19550 y se debe considerar a la misma como Asamblea unánime.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 12:50 horas.

MARIA E. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3973

A.N.A.C. FOLIO 19

ANTONIO L. CINQUE
MAT. 3064
ESCRIBANO

INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA
DECRETO Nº 754/95
LEY Nº 23412

COLEGIO DE ESCRIBANOS
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
L 001338211

Rúbrica Nº 45595-07

Pertenece a: MACAIR JET S.A

Domicilio: CARLOS M.DELLA PAOLERA 299 Piso 27

Libro: ACTAS DE DIRECTORIO

Número de Libro: 2

Consta de: 0250 páginas

Observaciones: Sin observaciones

En la fecha se procede a la rúbrica del presente libro con intervención de escribano habilitado para actuar en el Registro Notarial Nro. 1061 de la Ciudad de Buenos Aires.

Buenos Aires 1 de Junio de 2007

STELLA MARIS CASTORINA
RESPONSABLE
AREA INTERVENCION Y RUBRICA DE LIBROS

ANTONIO L. CINQUE
MAT. 3064
ESCRIBANO

MARIA E ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3078

ACTA DE DIRECTORIO

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al 1° día del mes de noviembre de 2016, se reúnen en la sede social de **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** (la ***"Sociedad"***) sita en Avenida del Libertador 498, Piso 18, los miembros del Directorio y el Representante de la Comisión Fiscalizadora que firman al pie, todos ellos electos en la Asamblea General celebrada en el día de la fecha. Siendo las 13:00 horas, toma la palabra el Sr. Presidente, quien luego de constatar el quórum legal para sesionar, manifiesta que la presente tiene por objeto dejar asentada la distribución de cargos de los miembros del Directorio y asimismo, considerar el traslado de la sede social de la Sociedad.
Los miembros del Directorio, luego de la Asamblea celebrada en el día de la fecha, son:

Presidente:	Sergio Daniel Mastropietro
Vicepresidente:	Carlos Benjamín Colunga Lopez
Director Titular:	Elias Jassan
Director Suplente:	German Efromovich

Se deja expresa constancia de que los Sres. Elias Jassan y German Efromovich han aceptado sus cargos de Director Titular y Director Suplente, respectivamente, mediante nota enviada en el día de la fecha, en la que también informan que fijan domicilio especial en los términos del artículo 256 in fine de la ley 19.550 en calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por último, los Sres. Directores presentes, resuelven por unanimidad, trasladar la sede social y domicilio fiscal de la Sociedad a la calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aclarando que dicho traslado no implica modificación del estatuto social por encontrarse la sede social fijada fuera de su articulado.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 13:50 horas.

Fotocopia (s) Certificada (s) en foja (s) de
Actuación Notarial Nº T 178369 05

MARIA E. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3973

MARIA
ESCRIB
MA

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

NIHIL PRIUS FIDE

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017836905

Buenos Aires, 17 de Noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro N° 1739

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en cinco

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

MARIA E. A. ...AREZ BOR
ESCRIBANA
MAT 3973

...Z BOR

Ministerio de Justicia,
y Derechos Humanos
Inspección General de Justicia

Conserve este comprobante de recepción para posteriores consultas sobre el trámite

Tramite iniciado en IGJ:

7.647.472

7839AE

0001

Formulario: 2.327.223

07-nov-2016 08:33

1139

DUPLICADO

Inspección

32

MARIA E ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3973

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
Presidencia de la Nación

DUPLICADO

FORMULARIO J

Inspección General de Justicia

33

VALOR DEL TIMBRADO: $ 2880 | FECHA : 04/11/2016

Convenio de Cooperación Técnica y Financiera Ley N° 23.412

CODIGO BANELCO : -----

DNI : ----- *BANCO :* -----

DATOS DE LA ENTIDAD

N° CORRELATIVO	1581156
NOMBRE	AVIAN LINEAS AEREAS
TIPO SOCIETARIO	SOCIEDAD ANONIMA

DATOS DEL TRAMITE

NOMBRE DE TRAMITE	DESIGNACION Y/O CESACION DE AUTORIDADES. "SOCIEDADES NO INCLUIDAS EN EL ART. 299 LSC"
URGENTE	SI

DATOS DEL PRESENTANTE

NOMBRE	Monica Alejandra
APELLIDO	Caminos
DNI/LE/LC	32027116
TELEFONO	43126000
EMAIL	mcaminos@estudiorzc.com.ar

OBSERVACIONES

Testimonio - Dictamen de precalificación profesional - Constancias de publicaciones en B.O. - DDJJ PEP - DDJJ Beneficiario final - Copias de estilo.

MARIA E. ALVAREZ BORDA
ESCRIBANA
MAT. 3973

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

Firma del presentante

00002327223J.16110401

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
Presidencia de la Nación

DUPLICADO

FORMULARIO H

Inspección General de Justicia

VALOR DEL TIMBRADO: $ 2160 | FECHA : 07/11/2016

Convenio de Cooperación Técnica y Financiera Ley N° 23.412

CODIGO BANELCO : ------
DNI : ------ *BANCO :* ------

DATOS DE LA ENTIDAD

N° CORRELATIVO	1581156
NOMBRE	AVIAN LINEAS AEREAS
TIPO SOCIETARIO	SOCIEDAD ANONIMA

DATOS DEL TRAMITE

NOMBRE DE TRAMITE	CAMBIO DE SEDE SOCIAL SIN REFORMA DE ESTATUTO "SOCIEDADES NO INLCUIDAS EN EL ART. 299 LSC"
URGENTE	SI

DATOS DEL PRESENTANTE

NOMBRE	Monica Alejandra		
APELLIDO	Caminos		
DNI/LE/LC	32027116	*TELEFONO*	43126000
EMAIL	mcaminos@estudiorzc.com.ar		

OBSERVACIONES

Testimonio - Dictamen de precalificación profesional - Constancia de publicación de edicto en B.O. - Copias de estilo.

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.
Firma del presentante

00002327943H.16110701

FCTyF

Ley 23412 - Paseo Colón 285 Cap.Fed.
CUIT:30-61476338-4 - Gan/IVA Exento

Caja : 5 **07/11/2016 - 10:42:14 a.m.**

Timbrado

Trámite Urgente **Formulario H 2327943**

Forma de Pago
Efectivo $2.160,00

Total **$2.160,00**

Operación Nro :0000192650

MARIA F

Exceptuado del Cumplimiento de la Res.Gral.
1415/03 por Art.5°, Anexo I, Apartado"A", Inc.k).

Esta constancia de pago es válida solo si todos
los datos se corresponden con los del formulario.

Fotocopia (s) Certificada (s) en foja (s) de
Actuación Notarial Nº ..... I 17836803 .....

MARIA E. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT 3973

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017836903

Buenos Aires, 17 de Noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro N° 1739

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en tres

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

LVAREZ BOR
RIBANA
. 39/3

MARIA F ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3973

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA
ACTUACION NOTARIAL
LEY 404
Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858
FOLIO 22
36
A.N.A.C.
FOLIO
N 020259981

FOLIO 569. PRIMERA COPIA. PROTOCOLO A. COMPLEMENTARIA "AVIAN HOLDINGS SOCIEDAD ANÓNIMA". ESCRITURA NÚMERO DOSCIENTOS VEINTE. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los dos días del mes de septiembre del año dos mil dieciséis, ante mí, Escribano Autorizante, comparece **María Paula CORALLO,** argentina, nacida el 07 de marzo de 1987, con Documento Nacional de Identidad N° 32.919.960, soltera, con domicilio en Avda. Córdoba 1352, piso 8° de esta Ciudad; a quien identifico en los términos del inc. b) del art. 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, doy fe. **INTERVIENE** en nombre, representación y en su carácter de Apoderada de la sociedad **"AVIAN HOLDINGS S.A.",** con sede social en la calle Tucumán 1321, Piso 9° de esta Ciudad; acreditando el cargo invocado con el Estatuto Social otorgado por escritura N° 143, de fecha 28 de junio de 2016, pasada por ante mí, al folio 363, Protocolo A, de este Registro Notarial 1525 a mi cargo, a la que me remito, la que se encuentra en trámite de inscripción ante la I.G.J., ingresada con fecha 07 de julio de 2016, trámite N° 7586231, N° correlativo 1902422, de la que surgen facultades suficientes para este acto y cuya vigencia la compareciente asegura. Y la compareciente en el carácter invocado y acreditado, **DICE**: Que viene por la presente a dar cumplimiento con los requerimientos formulados por la I.G.J. respecto de la sede social de su representada "**AVIAN HOLDINGS S.A.**", en el trámite de inscripción de su Estatuto Social, a fin de obtener su inscripción definitiva. **A TAL EFECTO**: se transcribe la nueva redacción del APARTADO "D" del Acta Constitutiva, el que quedará redactado de la siguiente forma: "**D) SEDE SOCIAL**: Establecer la sede social en la calle **Tucumán 1321, Piso 9°** de la Ciudad de Buenos Aires." Y la compareciente solicita de mí, expida Primera Copia de la presente escritura donde se DOCUMENTA la modificación en del Apartado "D" del Acta Constitutiva, para su inscripción en el organismo pertinente. **LEO** a la compareciente, quien firma de conformidad por ante mí, doy fe. **María Paula CORALLO.** Hay un sello. Ante mí. **Juan Carlos Nardelli Mira. CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante el

N 020259981

Escribano Juan C. Nardelli Mira al folio 569, Protocolo A del Registro Notarial 1525 de esta Ciudad, interinamente a mi cargo y de su titularidad, doy fe. Para **LA SOCIEDAD** expido esta **PRIMERA COPIA** en el presente sello de Actuación Notarial que sello y firmo en la Ciudad de Buenos Aires el 05/09/2016

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL REPÚBLICA ARGENTINA
"ACTUACIÓN NOTARIAL"
LEY 404
Juan C. Cirdelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858
N019991136
MINISTERIO DE JUSTICIA - INSPECCIÓN GENERAL DE JUSTICIA
37

FOLIO 363. PRIMERA COPIA. PROTOCOLO A. CONSTITUCIÓN DE SOCIEDAD ANÓNIMA: "AVIAN HOLDINGS S.A.". ESCRITURA NÚMERO CIENTO CUARENTA Y TRES. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los veintiocho días del mes de junio del año dos mil dieciséis, ante mí, Escribano autorizante, **comparecen Germán EFROMOVICH**, brasileño, nacido el 28 de marzo de 1950, con Pasaporte Brasileño N° D0716070, empresario, casado en primeras nupcias con Hilda Efromovich, con domicilio en la calle Flores Jijon E 171-121, Quito, Ecuador; y **Matías Ignacio CARVAJAL**, argentino, nacido el 27 de enero de 1960, con Documento Nacional de Identidad N° 13.735.452, CUIT 20-13735452-8, empresario, casado en primeras nupcias con Verónica Saiz Miramon, con domicilio en la calle Paraná N° 1167 de esta Ciudad; a quienes identifico conforme el inciso a) del artículo 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, con los documentos relacionados que en copia de sus partes pertinentes agrego a la presente, doy fe. **INTERVIENEN**, por sus propios derechos. Y los comparecientes **DICEN**: Que vienen por la presente a constituir una **SOCIEDAD ANÓNIMA**, con sujeción a las siguientes disposiciones:**I) ESTATUTO: PRIMERO: "DENOMINACIÓN Y DOMICILIO**: La Sociedad se denomina **"AVIAN HOLDINGS S.A."** y tiene su domicilio legal en la jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Por resolución del Directorio podrá establecer sucursales y constituir domicilios especiales en cualquier lugar del país o del extranjero. **SEGUNDO: PLAZO**: Su plazo de duración es de **NOVENTA Y NUEVE AÑOS**, contados a partir de su inscripción en el Registro Público de Comercio. **TERCERO: OBJETO**: El objeto de la Sociedad será llevar a cabo por cuenta propia y/o de terceros y/o a través de terceros y/o asociada a terceros, tanto en la República Argentina como en el exterior, o a través de sucursales, las siguientes actividades: Financieras e Inversoras: mediante el aporte e inversiones de capitales a sociedades o empresas constituidas o a constituirse y/o a personas físicas; realizar todo tipo de gestiones y operaciones económico-financieras que permitan el acceso y el otorgamiento de financiaciones

N 019991136

incluidas las compraventa de títulos públicos, créditos, acciones, debentures y toda clase de valores mobiliarios y papeles de crédito de cualquiera de los sistemas o modalidades creados o a crearse; otorgar fianzas, avales y toda otra clase de garantías reales o personales por obligaciones de terceros, incluso por el mantenimiento de ofertas o el cumplimiento de contratos por terceros, exceptuándose las operaciones comprendidas en la ley de entidades financieras o cualquier otra que requiera el concurso público. En aquellos casos en que las leyes o reglamentaciones vigentes exijan títulos universitarios o equivalentes para el desempeño de las actividades enunciadas, los servicios serán prestados por profesionales idóneos con título habilitante. Asimismo, la sociedad podrá avalar y/o afianzar obligaciones de terceros. **CUARTO: CAPITAL SOCIAL:** El capital social será de **PESOS CIEN MIL** ($ 100.000), representado por CIEN MIL (100.000) acciones ordinarias, nominativas, no endosables, de valor nominal PESOS UNO ($1) cada una, con derecho a un voto por acción. La asamblea ordinaria de accionistas podrá aumentar el capital social hasta su quintuplo conforme a las disposiciones establecidas en el Artículo 188 del Régimen General de Sociedades Ley 19.550. **QUINTO: ACCIONES:** Las acciones y los certificados provisionales que se emitan incluirán las especificaciones de los Artículos 211 y 212 de la Ley 19550. Podrán ser emitidos los certificados que representen más de una acción. **SEXTO**: Las acciones serán ordinarias, nominativas no endosables de un peso ($1) valor nominal cada una y conferirán a sus titulares todos los derechos y obligaciones acordadas en oportunidad de su emisión. **SÉPTIMO**: La Sociedad podrá emitir obligaciones negociables conforme al régimen de la Ley 23.576 y sus sucesivas modificaciones, debentures, bonos, así como otros títulos valores, incluyendo nuevos tipos de títulos valores, cualquiera sea su denominación u objeto. Las pertinentes emisiones podrán realizarse dentro o fuera del país, en moneda nacional o extranjera, con o sin cláusula de ajuste de su valor nominal o interés, ser colocadas o no mediante el Régimen de Oferta Pública, cotizables o no en los mercados de valores del país o del exterior, todo ello con sujeción a los regímenes legales vi-

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA
ACTUACION NOTARIAL
LEY 404
Juan E. Garcetti Mira
ESCRIBANO
MAT 3858
Juan E. Garcetti Mira
ESCRIBANO
MAT 3858
DIRECCION GENERAL DE JUSTICIA
FOLIO
A.N.A.C.
FOLIO
38
N019991137

gentes. **OCTAVO: ADMINISTRACIÓN Y REPRESENTACIÓN:** La dirección y administración de la sociedad estará a cargo de un Directorio integrado entre un mínimo de 1 (uno) y un máximo de 5 (cinco) Directores Titulares, pudiendo la Asamblea elegir igual o menor número de suplentes a fin de llenar las vacantes que se produjeran, los que se incorporarán al Directorio por el orden de su designación. Si la Sociedad queda comprendida dentro de lo dispuesto por el art. 299 de la Ley 19.550, el número mínimo de miembros será 3 (tres). Mientras la Sociedad prescinda de sindicatura la elección por la Asamblea de uno o más directores suplentes será obligatoria. El mandato de los directores es de un (1) ejercicio pudiendo ser reelegidos indefinidamente. La asamblea fijará el número de directores, así como su remuneración. El Directorio deberá designar en su primera reunión un Presidente, pudiendo en caso de pluralidad de titulares designar un Vicepresidente, que reemplazará a aquel en caso de ausencia o impedimento. La representación legal de la Sociedad corresponde al Presidente del directorio o al Vicepresidente en el supuesto de ausencia y/o impedimento del Presidente. Los Directores Titulares, individualmente, en resguardo del cumplimiento de sus funciones, deberán constituir una garantía por un monto no inferior a la suma que establezcan las normas y disposiciones legales vigentes. Dicha garantía deberá constituirse en las condiciones, plazos y formas previstas por el ordenamiento legal y reglamentario aplicable. Cada Director deberá soportar el costo que demande dicha garantía. **NOVENO:** El Directorio tendrá plenas facultades de gestión y administración de los activos incluyendo las facultades especiales establecidas conforme al Artículo 375 del Código Civil y Comercial de la Nación y al Artículo 9 del Decreto Ley 5965/63. Podrá, especialmente: (a) suscribir, comprar, recibir en pago, vender, permutar, ceder, transferir créditos, títulos o acciones por los precios, plazos, cantidades, forma de pago y demás condiciones que estimare convenientes; (b) constituir, transferir y extinguir prendas y todo otro derecho real; (c) constituir, fusionar, disolver y liquidar sociedades por acciones; dar en préstamo dinero propio o tomar dinero prestado, dar y aceptar créditos con o sin documen-

N 019991137

tos y realizar cualquier clase de operaciones con cualquier clase de instituciones bancarias oficiales, particulares o mixtas, dentro y/o fuera del país, sus sucursales y agencias en el país o en el extranjero, de acuerdo con sus respectivas cartas orgánicas o reglamentos; (d) solicitar la colocación bajo el Régimen de Oferta Pública de acciones, obligaciones negociables, debentures y cualesquiera otros títulos, incluyendo nuevos tipos de títulos valores, cualquiera sea su denominación u objeto, así como su cotización, ya sea en las bolsas de comercio del país o del extranjero; (e) dar y revocar poderes especiales, judiciales, de administración u otros, con o sin facultad de sustituir, iniciar, proseguir, contestar o desistir todo tipo de acciones, incluyendo denuncias o querellas penales; y (f) realizar todo otro hecho o acto jurídico que haga adquirir derechos a contraer obligaciones a la sociedad. **DECIMO:** Las reuniones del Directorio serán consideradas válidamente constituidas con la presencia de la mayoría absoluta de sus miembros, y todas las resoluciones serán adoptadas mediante el voto de la mayoría absoluta de miembros presentes. La convocatoria a la reunión de Directorio será notificada a todos los directores con por lo menos 5 (cinco) días de anticipación a la fecha de dicha reunión y deberá incluir los puntos a tratar del orden del día. Cada Director tendrá un voto al igual que el Presidente del Directorio, quien no obstante, en caso de empate, tendrá doble voto. El Directorio se deberá reunir por lo menos una vez cada 3 (tres) meses. **DECIMO PRIMERO: ASAMBLEAS:** Las asambleas pueden ser citadas simultáneamente en primera y segunda convocatoria, en la forma establecida por el Artículo 237 de la Ley 19.550, sin perjuicio de lo allí dispuesto para el caso de asamblea unánime, en cuyo caso se celebrará en segunda convocatoria el mismo día una hora después de fracasada la primera. En caso de convocatoria sucesiva, se estará a lo dispuesto en el Articulo 237 antes citado. El quórum y el régimen de mayorías se rigen por los Artículos 243 y 244 de la Ley 19.550, según la clase de asambleas, convocatoria y materia de que se trate. La asamblea extraordinaria en segunda convocatoria se celebrará cualquiera sea el número de acciones presentes con derecho a voto. **DECIMOSEGUNDO: FISCALIZA-**

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL – REPÚBLICA ARGENTINA
ACTUACIÓN NOTARIAL
LEY 404
Juan C. Parodi Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858
N019991138

CIÓN: La fiscalización de la sociedad será llevada a cabo por los accionistas mientras no se encuentre comprendida en ninguno de los supuestos a que se refiere el artículo 299 de la Ley 19.550. Si por aumento de capital social, quedara comprendida en el inc. segundo del artículo 299 de la Ley 19.550, se designará un síndico titular y uno suplente por el término de un ejercicio. Los mismos tendrán las funciones establecidas en los arts. 294 y 295 de la ley 19.550. **DÉCIMOTERCERO: CIERRE DE EJERCICIO:** Al cierre del ejercicio social, se confeccionarán los estados contables de acuerdo con las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas en vigencia. Las ganancias realizadas y líquidas se destinarán: 1) el 5% (cinco por ciento) hasta alcanzar el 20% (veinte por ciento) del capital social, al fondo de reserva legal; 2) a remuneración del Directorio y Sindicatura, en su caso; y 3) el saldo tendrá el destino que decida la asamblea. Los dividendos deben ser pagados en proporción a las respectivas tenencias dentro del año de su declaración. **DECIMOCUARTO: DISOLUCIÓN:** Producida la disolución de la sociedad, su liquidación estará a cargo del Directorio actuante a esa fecha o de una comisión liquidadora que podrá designar la asamblea. En ambos casos, si correspondiere, se procederá bajo la vigilancia del Síndico. Cancelado el pasivo y reembolsado el capital, el remanente se distribuirá entre los accionistas a prorrata de sus respectivas integraciones. EN LOS TERMINOS que anteceden queda redactado el estatuto social de **AVIAN HOLDINGS S.A. EN ESTE ESTADO** los accionistas resuelven: **II) ACTA CONSTITUTIVA: A) FECHA DE CIERRE DE EJERCICIO**: Será el día **31 de diciembre** de cada año.- **B) DIRECTORIO**: Designan para integrar el Directorio: **PRESIDENTE**: **Matías Ignacio CARVAJAL y DIRECTOR SUPLENTE**: **Germán EFROMOVICH**; ambos con los datos anteriormente relacionados; quienes en este acto aceptan los cargos así distribuidos, declaran bajo juramento no hallarse comprendidos dentro de las prohibiciones, incompatibilidades e inhabilidades contempladas por los artículos 264 y 286 de la ley 19.550, de acuerdo al artículo 62 del Reglamento del Registro Público de Comercio de la Capital Federal, aprobado por la Resolu-

N 019991138

ción 1/94 de la Inspección General de Justicia, y constituyen domicilio especial en la sede social, ni ser personas expuestas políticamente, conforme Resolución de la UIF 11/2011 y RG IGJ 9/2012.- **C) SUSCRIPCIÓN E INTEGRACIÓN**: Suscriben e integran el capital de la siguiente forma: el señor **Germán EFROMOVICH**, suscribe noventa y cinco mil (95.000) acciones y el señor **Matías Ignacio CARVAJAL** suscribe Cinco Mil (5.000) acciones. Todas ordinarias, nominativas no endosables, de un voto por acción. La **INTEGRACIÓN** se efectúa en dinero efectivo, y es del veinticinco por ciento, o sea PESOS VEINTICINCO MIL ($ 25.000) dinero que es exhibido en este acto, en billetes de cien pesos ($ 100) y que verifico a los efectos registrales, doy fe, suma ésta que es recibida por el Presidente del Directorio antes designado, quien otorga recibo por la suma indicada, todo ello conforme al artículo 69 de la Resolución General número 7/2015 de la Inspección General de Justicia. Agregan los señores socios que se comprometen a integrar el remanente de sus respectivas suscripciones dentro de los dos años a contar desde la fecha de esta escritura. **D) SEDE SOCIAL**: Establecer la sede social en el **Aeropuerto Jorge Newbery, sito en la Avenida Costanera Rafael Obligado sin número, hangar N° 13, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. E) PODER ESPECIAL Y AUTORIZACIÓN**. Por último, se faculta al Directorio designado en este acto, a realizar los actos que sean necesarios durante el período de inscripción de este estatuto en el Registro Público de Comercio, siempre y cuando encuadren en los lineamientos del objeto social. Y los comparecientes, **OTORGAN entre si PODER ESPECIAL RECÍPROCO**, y asimismo a favor de los Dres. Mónica Alejandra Caminos y/o Jorge Palermo y/o María Paula Presenza y/o al Sr. Pedro Raúl Caminos y/o al Escribano Juan Carlos Nardelli Mira y/o a la Escribana María Paula Corallo y/o al Sr. Carlos Luis Chiorazzo Laclau a quienes ellas designen, para que en forma indistinta, individual o conjunta (i) efectúen los trámites que sean menester para lograr la conformidad de la autoridad de contralor, y obtener la inscripción de la Sociedad en el Registro Público de Comercio con facultades para aceptar y proponer modificaciones a la presen-

5/6

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL

LEY 404

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

N019991139

te, incluyendo, entre otros, el objeto, nombre, capital social y domicilio social y otorgar las escrituras complementarias, (ii) solicitar la rúbrica de los libros sociales ante el Registro Público de Comercio, (iii) obtener la registración de la sociedad ante la Administración Federal de Ingresos Públicos-Dirección General Impositiva (AFIP-DGI) y ante la Administración Federal de Ingresos Públicos-Dirección General de Aduanas (AFIP-DGA) en su caso, y (iv) realizar cuantos más actos fueren menester, incluyendo la firma de publicaciones, declaraciones juradas, y toda clase de instrumentos públicos o privados que sean necesarios para el cumplimiento de este poder. **Germán EFROMOVICH**. **Matías Ignacio CARVAJAL.** Hay un sello. Ante mí. **Juan Carlos Nardelli Mira. CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mí al folio 363, Protocolo A del Registro Notarial 1525 de esta Ciudad, a mi cargo, doy fe. Para **LA SOCIEDAD** expido esta **PRIMERA COPIA** en cuatro sellos de Actuación Notarial enumerados correlativamente desde el N 19991136 al presente que sello y firmo en el lugar y fecha de su otorgamiento.

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

NOTA MARGINAL: Se deja constancia que el Sr. Germán EFROMOVICH, cuenta con el C.D.I. Nº 20-60444357-2. Conste.

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
Inspección General de Justicia

2016 - Año del Bicentenario de la Declaracion de la Independencia Nacional

Número Correlativo IGJ:	1902421	**Cuit:**
Tipo Sociedad:	SOCIEDAD ANONIMA	
Razón Social:	AVIAN HOLDINGS	
Número de Trámite:	7586231	URGENTE
Código de Trámite 01291	**Descripción** CONSTITUCION TRAM. URGENTE	
Escritura/s:	143 - 220	
y/o instrumentos privados:	-	
Observaciones:		

Inscripto en este registro bajo el número: 17102 **del Libro:** 80

tomo: - **de:** SOCIEDADES POR ACCIONES

Buenos Aires, 9 de septiembre de 2016

MARTIN JOSEF
COORDINADOR
DPTO. REGISTRAL
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

7586231.I001

0739715

IGJ

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES Nº T17878652 Bs. As. 17 de noviembre de 2016.

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 2888

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL · REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017878652

Buenos Aires, 17 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 6 (seis)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en el Estatuto Social de AVIAN HOLDINGS S.A.. Conste.

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

ANEXO III-

PLANILLA DE START UP

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

Empresa: AVIAN LIN **Ruta** BUE - ROS - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Frecuencias	Diarias	U	2	2	2	4	7	7	6	6	6	6	6	6	60
Frecuencias	Mensuale	U	24	52	52	104	182	182	156	156	156	156	156	150	1526
Kilómetros	Mensuale	Km	13728	29744	29744	59488	104104	104104	89232	89232	89232	89232	89232	85800	872872
Pasajeros	Mensuale	U	1486	3519	3819	9285	19132	15725	15051	15276	15500	16848	16174	15336	147151
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	1,44	3,12	3,12	6,24	10,92	10,92	9,36	9,36	9,36	9,36	9,36	9,00	91,56
Horas Block	Mensuale	U	44	95	95	191	334	334	286	286	286	286	286	275	2798
Tarifa promedio		$	$ 759	$ 810	$ 864	$ 932	$ 995	$ 1.001	$ 1.020	$ 1.037	$ 1.052	$ 1.067	$ 1.082	$ 1.098	$ 976,41
Coefic. Ocupación mensual		%	**43%**	**47%**	**51%**	**62%**	**73%**	**60%**	**67%**	**68%**	**69%**	**75%**	**72%**	**71%**	**63%**
Coefic. Ocupación mensual		%	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 1.127.750	$ 2.851.152	$ 3.300.234	$ 8.652.606	$ 19.029.963	$ 15.740.525	$ 15.355.660	$ 15.836.895	$ 16.302.298	$ 17.976.270	$ 17.506.906	$ 16.839.939	$ 150.520.198
Carga y Correo (2)		$	$ 28.800	$ 62.400	$ 62.400	$ 124.800	$ 218.400	$ 218.400	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 180.000	$ 1.831.200
Otros (3)		$	$ 5.639	$ 14.256	$ 16.501	$ 43.263	$ 95.150	$ 78.703	$ 76.778	$ 79.184	$ 81.511	$ 89.881	$ 87.535	$ 84.200	$ 752.601
Total Ingresos (1+2+3)		**$**	**$ 1.162.188**	**$ 2.927.808**	**$ 3.379.135**	**$ 8.820.669**	**$ 19.343.513**	**$ 16.037.627**	**$ 15.619.639**	**$ 16.103.280**	**$ 16.571.009**	**$ 18.253.351**	**$ 17.781.641**	**$ 17.104.139**	**$ 153.103.999**
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	35200	76267	76267	152533	266933	266933	228800	228800	228800	228800	228800	220000	2238133,333
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 2.535.051	$ 2.570.967	$ 1.336.754	$ 5.388.185	$ 7.517.759	$ 7.565.563	$ 4.330.654	$ 8.801.382	$ 8.928.726	$ 9.057.911	$ 9.188.966	$ 9.302.388	$ 76.524.306
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 1.023.379	$ 2.248.736	$ 2.278.841	$ 4.668.941	$ 8.285.179	$ 8.337.863	$ 7.284.177	$ 7.401.980	$ 7.509.076	$ 7.617.722	$ 7.727.939	$ 7.538.223	$ 71.922.057
Total costos Operativos (		$	$ 3.558.430	$ 4.819.703	$ 3.615.596	$ 10.057.127	$ 15.802.937	$ 15.903.426	$ 11.614.830	$ 16.203.363	$ 16.437.802	$ 16.675.633	$ 16.916.906	$ 16.840.610	$ 148.446.363
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	-$ 2.396.242	-$ 1.891.895	-$ 236.461	-$ 1.236.458	$ 3.540.576	$ 134.202	$ 4.004.808	-$ 100.083	$ 133.207	$ 1.577.718	$ 864.735	$ 263.529	$ 4.657.636
Resultado Acumulado de la Ruta			-$ 2.396.242	-$ 4.288.137	-$ 4.524.598	-$ 5.761.056	-$ 2.220.480	-$ 2.086.278	$ 1.918.530	$ 1.818.447	$ 1.951.654	$ 3.529.372	$ 4.394.108	$ 4.657.636	

FOLIO 44

A.N.A.C. FOLIO 45

Empres AVIAN LINEAS AEREAS S.A. **Start Up**

Ruta: **Fecha:** 18-nov-16

		Moneda	Mes previo al inicio de operaciones -4	-3	-2	-1
A	**Costos No Operativos previos al inicio de la explotación**					
	Impuestos Operativos (IIBB, Ley 25.413)	USD	1.729	3.954	10.344	13.837
	Registraciones Varias	USD	17.500	13.800	13.800	13.800
B	**Costos Operativos**					
	Directos					
	Combustible	USD	-	6.790	17.543	35.670
	Mantenimiento	USD	-	-	11.671	23.933
	Handing	USD	-	5.640	9.860	17.938
	Sueldos/Honorarios	USD	23.560	62.345	97.200	177.540
	Aeronave (1)	USD	-	-		
	Publicidad, Relaciones Publicas (2)	USD	-	16.324	48.577	86.500
	Indirectos					
	Manuales	USD	-	2.960	2.960	2.960
	Estructurales	USD	22.717	34.211	46.233	56.067
	Viaticos y/o Movilidad	USD	18.330	25.390	42.120	58.224
	Instrucción Personal	USD	-	12.890	24.600	34.550
	Plataforma, Hangaraje	USD	-	-	11.000	13.553
	Aranceles y/o tasas	USD	-	2.852	14.322	21.965
	Seguros varios (3)	USD	689	1.223	8.240	18.134
	Sistemas informaticos	USD	16.800	33.578	111.220	184.323
	Completar con otros items de considerarlo necesario	USD				
C	**Resultado del Start Up**	USD	101.325	221.957	469.690	758.994
	(Se transporta a Fila "C" de Planilla Consolidada)					
	Resultado Acumulado del Start Up	USD	101.325	323.282	792.972	1.551.966
		T°C°	15,64	16	16,3	16,55
	Resultado Acumulado del Start Up	AR$	1.584.723	5.136.035	12.791.982	25.353.333

NOTAS: El tipo de cambio considerado es el del dólar a futuro VtaA que surge de la pagina de ROFEX del dia **18-11-16 a las 10.20 horas..**

(1) Compra Financiada Aeronaves	El acuerdo comercial con el proveedor fabricante de las seis aeronaves ATR NUEVAS, será bajo la modalidad de compraventa financiada a largo plazo. Se ha pactado que el pago de las cuotas de la financiación se inicia a partir del comienzo de la operación comercial regular (una vez obtenida por permisos). Existiendo cláusulas de confidencialidad acordadas con el fabricante, por lo que no nos está permitido dar mayores detalles del acuerdo comercial.
(2) Publicidad/ Marketing	Debido a la estrategia de negocio enfocada para este proyecto de aviación regional con aeronaves turbohélices,lo proyectado para el rubro Publicidad y Comunicación esta acotado y orientado a segmentos específicos de potenciales pasajeros, evitando campañas masivas que resultan muy onerosas. Respecto a los costos de distribución comercial se ha establecido un plan de pagos a partir del inicio de las operaciones en 48 cuotas en lo que corresponde al proveedor de Distribucion.
(3) Seguros:	Para la cobertura del Seguro de Responsabilidad Civil y Casco de las nuevas aeronaves ATR 72-600, se ha establecido abonar mensualmente al Broker de Seguro un monto inicial durante el periodo previo de Start-up equivalente al 5% del monto de la cuota anualizada, a su vez una vez iniciadas las operaciones se amortizara el saldo de los meses previos en que las aeronaves permanezcan en tierra antes del inicio de vuelo Con respecto a los Seguros de Responsabilidad Civil y Otros relacionados al hangar, se debe tener en cuenta que no fueron incluidos en esta planilla debido a que forman parte de los Costos Estructurales de las operaciones vigentes de la Compañia.

Empresa: AVIAN LIN **Ruta** BUE - ROS - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Frecuencias	Diarias	U	2	2	2	4	7	7	6	6	6	6	6	6	60
Frecuencias	Mensuale	U	24	52	52	104	182	182	156	156	156	156	156	150	1526
Kilómetros	Mensuale	Km	13728	29744	29744	59488	104104	104104	89232	89232	89232	89232	89232	85800	872872
Pasajeros	Mensuale	U	1486	3519	3819	9285	19132	15725	15051	15276	15500	16848	16174	15336	147151
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	1,44	3,12	3,12	6,24	10,92	10,92	9,36	9,36	9,36	9,36	9,36	9,00	91,56
Horas Block	Mensuale	U	44	95	95	191	334	334	286	286	286	286	286	275	2798
Tarifa promedio		$	$ 759	$ 810	$ 864	$ 932	$ 995	$ 1.001	$ 1.020	$ 1.037	$ 1.052	$ 1.067	$ 1.082	$ 1.098	$ 976,41
Coefic. Ocupación mensual		%	**43%**	**47%**	**51%**	**62%**	**73%**	**60%**	**67%**	**68%**	**69%**	**75%**	**72%**	**71%**	**63%**
Coefic. Ocupación mensual		%	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 1.127.750	$ 2.851.152	$ 3.300.234	$ 8.652.606	$ 19.029.963	$ 15.740.525	$ 15.355.660	$ 15.836.895	$ 16.302.298	$ 17.976.270	$ 17.506.906	$ 16.839.939	$ 150.520.198
Carga y Correo (2)		$	$ 28.800	$ 62.400	$ 62.400	$ 124.800	$ 218.400	$ 218.400	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 180.000	$ 1.831.200
Otros (3)		$	$ 5.639	$ 14.256	$ 16.501	$ 43.263	$ 95.150	$ 78.703	$ 76.778	$ 79.184	$ 81.511	$ 89.881	$ 87.535	$ 84.200	$ 752.601
Total Ingresos (1+2+3)		**$**	**$ 1.162.188**	**$ 2.927.808**	**$ 3.379.135**	**$ 8.820.669**	**$ 19.343.513**	**$ 16.037.627**	**$ 15.619.639**	**$ 16.103.280**	**$ 16.571.009**	**$ 18.253.351**	**$ 17.781.641**	**$ 17.104.139**	**$ 153.103.999**
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	35200	76267	76267	152533	266933	266933	228800	228800	228800	228800	228800	220000	2238133,333
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 2.535.051	$ 2.570.967	$ 1.336.754	$ 5.388.185	$ 7.517.759	$ 7.565.563	$ 4.330.654	$ 8.801.382	$ 8.928.726	$ 9.057.911	$ 9.188.966	$ 9.302.388	$ 76.524.306
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 1.023.379	$ 2.248.736	$ 2.278.841	$ 4.668.941	$ 8.285.179	$ 8.337.863	$ 7.284.177	$ 7.401.980	$ 7.509.076	$ 7.617.722	$ 7.727.939	$ 7.538.223	$ 71.922.057
Total costos Operativos (		$	$ 3.558.430	$ 4.819.703	$ 3.615.596	$ 10.057.127	$ 15.802.937	$ 15.903.426	$ 11.614.830	$ 16.203.363	$ 16.437.802	$ 16.675.633	$ 16.916.906	$ 16.840.610	$ 148.446.363
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	-$ 2.396.242	-$ 1.891.895	-$ 236.461	-$ 1.236.458	$ 3.540.576	$ 134.202	$ 4.004.808	-$ 100.083	$ 133.207	$ 1.577.718	$ 864.735	$ 263.529	$ 4.657.636
Resultado Acumulado de la Ruta			-$ 2.396.242	-$ 4.288.137	-$ 4.524.598	-$ 5.761.056	-$ 2.220.480	-$ 2.086.278	$ 1.918.530	$ 1.818.447	$ 1.951.654	$ 3.529.372	$ 4.394.108	$ 4.657.636	

A.N.A.C. FOLIO N° 56

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - MDQ - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	2	2	2	2	6	6	6	6	6	6	44
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	26	52	52	52	156	156	156	156	156	150	1112
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	19864	39728	39728	39728	119184	119184	119184	119184	119184	114600	849568
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	1498	3969	5916	4643	13254	14152	15725	18420	19544	17280	114399
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	1,56	3,12	3,12	3,12	9,36	9,36	9,36	9,36	9,36	9,00	66,72
Horas Block	Mensuale	U	0	0	52	104	104	104	312	312	312	312	312	300	2224
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 1.060	$ 887	$ 947	$ 1.003	$ 1.076	$ 1.093	$ 1.109	$ 1.125	$ 1.141	$ 1.158	$ 1.059,95
Coefic. Ocupación mensual		%	**0%**	**0%**	**40%**	**53%**	**79%**	**62%**	**59%**	**63%**	**70%**	**82%**	**87%**	**80%**	**68%**
Coefic. Ocupación mensual		%	**0%**	**0%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 1.587.859	$ 3.519.765	$ 5.599.982	$ 4.655.652	$ 14.259.720	$ 15.472.731	$ 17.440.666	$ 20.726.095	$ 22.308.043	$ 20.009.556	$ 125.580.070
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 31.200	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 180.000	$ 1.334.400
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 7.939	$ 17.599	$ 28.000	$ 23.278	$ 71.299	$ 77.364	$ 87.203	$ 103.630	$ 111.540	$ 100.048	$ 627.900
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 1.626.998,15	$ 3.599.763,50	$ 5.690.382,08	$ 4.741.330,28	$ 14.518.218,99	$ 15.737.295,11	$ 17.715.069,59	$ 21.016.925,12	$ 22.606.783,08	$ 20.289.604,08	$ 127.542.370
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	41600	83200	83200	83200	249600	249600	249600	249600	249600	240000	1779200
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 729.139	$ 2.939.010	$ 2.343.198	$ 2.358.098	$ 4.724.349	$ 9.601.508	$ 9.740.428	$ 9.881.358	$ 10.024.327	$ 10.148.059	$ 62.489.473
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 1.243.004	$ 2.546.695	$ 2.582.393	$ 2.598.814	$ 7.946.375	$ 8.074.888	$ 8.191.720	$ 8.310.242	$ 8.430.479	$ 8.223.516	$ 58.148.126
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 1.972.143	$ 5.485.706	$ 4.925.591	$ 4.956.912	$ 12.670.724	$ 17.676.395	$ 17.932.148	$ 18.191.600	$ 18.454.806	$ 18.371.575	$ 120.637.599
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	-$ 345.145	-$ 1.885.942	$ 764.791	-$ 215.582	$ 1.847.495	-$ 1.939.100	-$ 217.078	$ 2.825.325	$ 4.151.977	$ 1.918.029	$ 6.904.770
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	-$ 345.145	-$ 2.231.087	-$ 1.466.296	-$ 1.681.878	$ 165.617	-$ 1.773.483	-$ 1.990.561	$ 834.764	$ 4.986.741	$ 6.904.770	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - SFN - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	1	1	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	26
Frecuencias	Mensuale	U	12	26	78	78	78	78	52	52	52	52	52	50	660
Kilómetros	Mensuale	Km	9528	20644	61932	61932	61932	61932	41288	41288	41288	41288	41288	39700	524040
Pasajeros	Mensuale	U	778	1872	6178	6739	7975	6964	5017	5167	5242	5616	5391	5112	62050
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0,72	1,56	4,68	4,68	4,68	4,68	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,00	39,60
Horas Block	Mensuale	U	24	52	156	156	156	156	104	104	104	104	104	100	1320
Tarifa promedio		$	$ 814	$ 869	$ 927	$ 1.000	$ 1.067	$ 1.074	$ 1.094	$ 1.112	$ 1.128	$ 1.145	$ 1.161	$ 1.178	$ 1.047,42
Coefic. Ocupación mensual		%	**45%**	**50%**	**55%**	**60%**	**71%**	**62%**	**67%**	**69%**	**70%**	**75%**	**72%**	**71%**	**64%**
Coefic. Ocupación mensual		%	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 633.018	$ 1.626.866	$ 5.726.876	$ 6.736.853	$ 8.509.146	$ 7.477.771	$ 5.490.812	$ 5.746.168	$ 5.913.789	$ 6.427.878	$ 6.260.045	$ 6.021.554	$ 66.570.776,86
Carga y Correo (2)		$	$ 14.400	$ 31.200	$ 93.600	$ 93.600	$ 93.600	$ 93.600	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 60.000	$ 792.000,00
Otros (3)		$	$ 3.165	$ 8.134	$ 28.634	$ 33.684	$ 42.546	$ 37.389	$ 27.454	$ 28.731	$ 29.569	$ 32.139	$ 31.300	$ 30.108	$ 332.853,88
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 650.583,14	$ 1.666.200,51	$ 5.849.110,35	$ 6.864.137,34	$ 8.645.291,59	$ 7.608.760,25	$ 5.580.665,93	$ 5.837.298,49	$ 6.005.758,08	$ 6.522.417,78	$ 6.353.745,55	$ 6.111.661,74	$ 67.695.631
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	19200	41600	124800	124800	124800	124800	83200	83200	83200	83200	83200	80000	1056000
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 1.382.755	$ 1.402.345	$ 2.187.416	$ 4.408.515	$ 3.514.796	$ 3.537.146	$ 1.574.783	$ 3.200.503	$ 3.246.809	$ 3.293.786	$ 3.341.442	$ 3.382.686	$ 34.472.985
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 558.207	$ 1.226.583	$ 3.729.013	$ 3.820.043	$ 3.873.590	$ 3.898.222	$ 2.648.792	$ 2.691.629	$ 2.730.573	$ 2.770.081	$ 2.810.160	$ 2.741.172	$ 33.498.064
Total costos Operativos (		$	$ 1.940.962	$ 2.628.929	$ 5.916.429	$ 8.228.558	$ 7.388.386	$ 7.435.368	$ 4.223.575	$ 5.892.132	$ 5.977.383	$ 6.063.867	$ 6.151.602	$ 6.123.858	$ 67.971.049
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	-$ 1.290.379	-$ 962.728	-$ 67.319	-$ 1.364.421	$ 1.256.905	$ 173.392	$ 1.357.091	-$ 54.833	$ 28.376	$ 458.551	$ 202.143	-$ 12.196	-$ 275.418
Resultado Acumulado de la Ruta			-$ 1.290.379	-$ 2.253.107	-$ 2.320.426	-$ 3.684.847	-$ 2.427.942	-$ 2.254.549	-$ 897.458	-$ 952.292	-$ 923.916	-$ 465.365	-$ 263.221	-$ 275.418	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - PMY - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción	Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves	U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias Diarias	U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Frecuencias Mensuale	U	12	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	25	297
Kilómetros Mensuale	Km	25896	56108	56108	56108	56108	56108	56108	56108	56108	56108	56108	53950	640926
Pasajeros Mensuale	U	778	1947	2209	2434	2958	2434	2583	2733	2883	3033	3108	2880	29978
Carga exclusivo Mensuale	Ton	0,72	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	17,82
Horas Block Mensuale	U	60	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	125	1485
Tarifa promedio	$	$ 2.033	$ 2.171	$ 2.316	$ 2.497	$ 2.532	$ 2.548	$ 2.597	$ 2.639	$ 2.677	$ 2.716	$ 2.755	$ 2.795	$ 2.522,98
Coefic. Ocupación mensual	%	**45%**	**52%**	**59%**	**65%**	**79%**	**65%**	**69%**	**73%**	**77%**	**81%**	**83%**	**80%**	**69%**
Coefic. Ocupación mensual	%	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos														
Pasajes (1)	$	$ 1.581.133	$ 4.226.079	$ 5.114.913	$ 6.076.456	$ 7.488.753	$ 6.200.813	$ 6.708.986	$ 7.212.704	$ 7.717.996	$ 8.236.400	$ 8.561.879	$ 8.049.821	$ 77.175.933,01
Carga y Correo (2)	$	$ 14.400	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 356.400,00
Otros (3)	$	$ 7.906	$ 21.130	$ 25.575	$ 30.382	$ 37.444	$ 31.004	$ 33.545	$ 36.064	$ 38.590	$ 41.182	$ 42.809	$ 40.249	$ 385.879,67
Total Ingresos (1+2+3)	$	$ 1.603.439,05	$ 4.278.409,18	$ 5.171.687,71	$ 6.138.038,12	$ 7.557.396,31	$ 6.263.016,86	$ 6.773.730,85	$ 7.279.967,20	$ 7.787.785,97	$ 8.308.782,10	$ 8.635.888,71	$ 8.120.070,61	$ 77.918.213
Variables Consideradas														
Precio Combustible	($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible	Litros	48000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	100000	1188000
Tipo de Cambio	$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72														
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II	$	$ 3.456.888	$ 3.505.864	$ 1.822.847	$ 3.673.763	$ 2.928.997	$ 2.947.622	$ 1.968.479	$ 4.000.628	$ 4.058.512	$ 4.117.232	$ 4.176.803	$ 4.228.358	$ 40.885.992
Costos Operativos Variable Anexo II	$	$ 1.395.517	$ 3.066.458	$ 3.107.511	$ 3.183.369	$ 3.227.992	$ 3.248.518	$ 3.310.990	$ 3.364.537	$ 3.413.217	$ 3.462.601	$ 3.512.700	$ 3.426.465	$ 37.719.873
Total costos Operativos (	$	$ 4.852.405	$ 6.572.322	$ 4.930.358	$ 6.857.132	$ 6.156.989	$ 6.196.140	$ 5.279.468	$ 7.365.165	$ 7.471.728	$ 7.579.833	$ 7.689.503	$ 7.654.823	$ 78.605.865
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)	$	-$ 3.248.966	-$ 2.293.913	$ 241.330	-$ 719.094	$ 1.400.408	$ 66.877	$ 1.494.262	-$ 85.198	$ 316.058	$ 728.949	$ 946.386	$ 465.248	**-$ 687.652**
Resultado Acumulado de la Ruta		-$ 3.248.966	-$ 5.542.878	-$ 5.301.548	-$ 6.020.642	-$ 4.620.235	-$ 4.553.358	-$ 3.059.095	-$ 3.144.293	-$ 2.828.235	-$ 2.099.286	-$ 1.152.900	-$ 687.652	

A.N.A.C. FOLIO N° 56

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - VDM - PMY - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	12	26	26	26	26	26	26	26	26	25	245
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	25944	56212	56212	56212	56212	56212	56212	56212	56212	54050	529690
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	950	2246	2958	2434	2583	2733	2883	3033	3108	2880	25808
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0,72	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	14,70
Horas Block	Mensuale	U	0	0	60	130	130	130	130	130	130	130	130	125	1225
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 2.084	$ 2.247	$ 2.279	$ 2.293	$ 2.337	$ 2.375	$ 2.409	$ 2.444	$ 2.480	$ 2.516	$ 2.346,45
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	55%	60%	79%	65%	69%	73%	77%	81%	83%	80%	72%
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 1.980.612	$ 5.048.133	$ 6.739.877	$ 5.580.732	$ 6.038.087	$ 6.491.433	$ 6.946.196	$ 7.412.760	$ 7.705.691	$ 7.244.839	$ 61.188.360,94
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 14.400	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 294.000,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 9.903	$ 25.241	$ 33.699	$ 27.904	$ 30.190	$ 32.457	$ 34.731	$ 37.064	$ 38.528	$ 36.224	$ 305.941,80
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 2.004.914,80	$ 5.104.573,21	$ 6.804.776,68	$ 5.639.835,18	$ 6.099.477,76	$ 6.555.090,48	$ 7.012.127,37	$ 7.481.023,89	$ 7.775.419,84	$ 7.311.063,54	$ 61.788.303
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	48000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	100000	980000
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 841.314	$ 3.673.763	$ 2.928.997	$ 2.947.622	$ 1.968.479	$ 4.000.628	$ 4.058.512	$ 4.117.232	$ 4.176.803	$ 4.228.358	$ 32.941.708
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 1.434.236	$ 3.183.369	$ 3.227.992	$ 3.248.518	$ 3.310.990	$ 3.364.537	$ 3.413.217	$ 3.462.601	$ 3.512.700	$ 3.426.465	$ 31.584.622
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 2.275.550	$ 6.857.132	$ 6.156.989	$ 6.196.140	$ 5.279.468	$ 7.365.165	$ 7.471.728	$ 7.579.833	$ 7.689.503	$ 7.654.823	$ 64.526.330
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	-$ 270.635	-$ 1.752.559	$ 647.788	-$ 556.305	$ 820.009	-$ 810.074	-$ 459.601	-$ 98.809	$ 85.917	-$ 343.759	-$ 2.738.027
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	-$ 270.635	-$ 2.023.194	-$ 1.375.406	-$ 1.931.710	-$ 1.111.701	-$ 1.921.775	-$ 2.381.376	-$ 2.480.185	-$ 2.394.268	-$ 2.738.027	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - MVD - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	52	52	52	52	52	52	52	50	414
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	22984	22984	22984	22984	22984	22984	22984	22100	182988
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	4867	4118	3969	4418	5017	6065	6215	5688	40357
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,00	24,84
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	78	78	78	78	78	78	78	75	621
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.103	$ 1.110	$ 1.132	$ 1.150	$ 1.166	$ 1.183	$ 1.200	$ 1.218	$ 1.157,87
Coefic. Ocupación mensual		%	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**65%**	**55%**	**53%**	**59%**	**67%**	**81%**	**83%**	**79%**	**68%**
Coefic. Ocupación mensual		%	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 5.369.422	$ 4.572.248	$ 4.490.715	$ 5.079.945	$ 5.852.217	$ 7.177.434	$ 7.461.066	$ 6.927.159	$ 46.930.206,14
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 60.000	$ 496.800,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 26.847	$ 22.861	$ 22.454	$ 25.400	$ 29.261	$ 35.887	$ 37.305	$ 34.636	$ 234.651,03
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 5.458.669,14	$ 4.657.508,92	$ 4.575.568,16	$ 5.167.745,04	$ 5.943.878,08	$ 7.275.721,55	$ 7.560.771,59	$ 7.021.794,69	$ 47.661.657
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	62400	62400	62400	62400	62400	62400	62400	60000	496800
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.757.398	$ 1.768.573	$ 1.181.087	$ 2.400.377	$ 2.435.107	$ 2.470.339	$ 2.506.082	$ 2.537.015	$ 17.055.979
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 2.839.598	$ 2.857.655	$ 2.912.610	$ 2.959.714	$ 3.002.537	$ 3.045.979	$ 3.090.050	$ 3.014.191	$ 23.722.333
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 4.596.996	$ 4.626.228	$ 4.093.697	$ 5.360.091	$ 5.437.644	$ 5.516.319	$ 5.596.132	$ 5.551.206	$ 40.778.312
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 861.673	$ 31.281	$ 481.871	-$ 192.346	$ 506.234	$ 1.759.403	$ 1.964.640	$ 1.470.589	**$ 6.883.345**
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 861.673	$ 892.954	$ 1.374.825	$ 1.182.479	$ 1.688.713	$ 3.448.116	$ 5.412.756	$ 6.883.345	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - LUQ - RCU - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	12	26	26	26	26	26	26	26	26	25	245
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	18120	39260	39260	39260	39260	39260	39260	39260	39260	37750	369950
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	795	1984	2696	2396	2359	2546	2658	2958	2920	2448	23760
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0,72	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	14,70
Horas Block	Mensuale	U	0	0	47	102	102	102	102	102	102	102	102	98	964
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 1.472	$ 1.508	$ 1.610	$ 1.620	$ 1.816	$ 1.938	$ 1.966	$ 1.994	$ 2.023	$ 2.052	$ 1.799,82
Coefic. Ocupación mensual		%	**0%**	**0%**	**46%**	**53%**	**72%**	**64%**	**63%**	**68%**	**71%**	**79%**	**78%**	**68%**	**66%**
Coefic. Ocupación mensual		%	**0%**	**0%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 1.170.076	$ 2.992.254	$ 4.338.872	$ 3.881.300	$ 4.283.542	$ 4.933.193	$ 5.225.359	$ 5.898.254	$ 5.907.851	$ 5.023.994	$ 43.654.694,75
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 14.400	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 294.000,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 5.850	$ 14.961	$ 21.694	$ 19.406	$ 21.418	$ 24.666	$ 26.127	$ 29.491	$ 29.539	$ 25.120	$ 218.273,47
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 1.190.326,06	$ 3.038.415,13	$ 4.391.766,54	$ 3.931.906,47	$ 4.336.159,37	$ 4.989.058,87	$ 5.282.685,72	$ 5.958.945,16	$ 5.968.590,72	$ 5.079.114,19	$ 44.166.968
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	37760	81813	81813	81813	81813	81813	81813	81813	81813	78667	770933,3333
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 661.834	$ 2.890.027	$ 2.304.144	$ 2.318.796	$ 1.548.537	$ 3.147.161	$ 3.192.696	$ 3.238.890	$ 3.285.752	$ 3.326.308	$ 25.914.143
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 1.128.265	$ 2.504.250	$ 2.539.353	$ 2.555.501	$ 2.604.645	$ 2.646.769	$ 2.685.064	$ 2.723.913	$ 2.763.324	$ 2.695.486	$ 24.846.570
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 1.790.099	$ 5.394.277	$ 4.843.498	$ 4.874.297	$ 4.153.182	$ 5.793.930	$ 5.877.759	$ 5.962.802	$ 6.049.075	$ 6.021.794	$ 50.760.713
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	-$ 599.773	-$ 2.355.862	-$ 451.731	-$ 942.390	$ 182.978	-$ 804.871	-$ 595.074	-$ 3.857	-$ 80.485	-$ 942.680	**-$ 6.593.745**
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	-$ 599.773	-$ 2.955.635	-$ 3.407.366	-$ 4.349.757	-$ 4.166.779	-$ 4.971.650	-$ 5.566.723	-$ 5.570.581	-$ 5.651.065	-$ 6.593.745	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE- RSA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	17	17	17	17	17	16	102,6
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	0	0	19953	19953	19953	19953	19953	18432	118195
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	1372	1521	1746	2020	1920	1682	10262
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	0	0	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	0,96	6,16
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	49	49	49	49	49	45	291
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.280	$ 1.301	$ 1.319	$ 1.339	$ 1.358	$ 1.378	$ 1.329,02
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	55%	61%	70%	81%	77%	73%	70%
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.755.764	$ 1.978.794	$ 2.303.602	$ 2.704.164	$ 2.607.818	$ 2.316.969	$ 13.667.111,08
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 20.784	$ 20.784	$ 20.784	$ 20.784	$ 20.784	$ 19.200	$ 123.120,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 8.779	$ 9.894	$ 11.518	$ 13.521	$ 13.039	$ 11.585	$ 68.335,56
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 1.785.326,55	$ 2.009.472,31	$ 2.335.904,07	$ 2.738.468,84	$ 2.641.641,40	$ 2.347.753,47	$ 13.858.567
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	0	0	39259	39259	39259	39259	39259	36267	232560
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 743.076	$ 1.510.186	$ 1.532.036	$ 1.554.202	$ 1.576.690	$ 1.533.484	$ 8.449.674
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.249.856	$ 1.270.069	$ 1.288.445	$ 1.307.087	$ 1.325.999	$ 1.242.665	$ 7.684.122
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.992.932	$ 2.780.255	$ 2.820.482	$ 2.861.290	$ 2.902.689	$ 2.776.149	$ 16.133.796
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 207.605	-$ 770.783	-$ 484.578	-$ 122.821	-$ 261.047	-$ 428.396	-$ 2.275.229
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 207.605	-$ 978.388	-$ 1.462.966	-$ 1.585.787	-$ 1.846.834	-$ 2.275.229	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - BHI - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	26	26	26	26	26	25	155
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	0	0	29796	29796	29796	29796	29796	28650	177630
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	2097	2134	2808	3108	2958	2664	15768
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	0	0	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	9,30
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	78	78	78	78	78	75	465
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.323	$ 1.415	$ 1.511	$ 1.533	$ 1.555	$ 1.577	$ 1.485,41
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	56%	57%	75%	83%	79%	74%	71%
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 2.772.950	$ 3.019.067	$ 4.242.034	$ 4.762.441	$ 4.598.510	$ 4.201.719	$ 23.596.721,29
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 186.000,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 13.865	$ 15.095	$ 21.210	$ 23.812	$ 22.993	$ 21.009	$ 117.983,61
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 2.818.015,03	$ 3.065.362,31	$ 4.294.444,14	$ 4.817.452,72	$ 4.652.702,77	$ 4.252.727,92	$ 23.900.705
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	0	0	62400	62400	62400	62400	62400	60000	372000
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.181.087	$ 2.400.377	$ 2.435.107	$ 2.470.339	$ 2.506.082	$ 2.537.015	$ 13.530.007
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.986.594	$ 2.018.722	$ 2.047.930	$ 2.077.561	$ 2.107.620	$ 2.055.879	$ 12.294.305
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 3.167.681	$ 4.419.099	$ 4.483.037	$ 4.547.900	$ 4.613.702	$ 4.592.894	$ 25.824.312
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 349.666	-$ 1.353.737	-$ 188.593	$ 269.553	$ 39.001	-$ 340.166	-$ 1.923.607
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 349.666	-$ 1.703.403	-$ 1.891.995	-$ 1.622.443	-$ 1.583.441	-$ 1.923.607	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE -COC - AOL - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	13	13	13	13	13	13	77,4
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	0	0	14371	14371	14371	14371	14371	14371	86224
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	1059	1263	1375	1542	1468	1393	8099
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	0	0	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	4,64
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	40	40	40	40	40	40	240
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.651	$ 1.678	$ 1.702	$ 1.727	$ 1.752	$ 1.777	$ 1.714,24
Coefic. Ocupación mensual		%	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**57%**	**68%**	**74%**	**83%**	**79%**	**75%**	**73%**
Coefic. Ocupación mensual		%	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.748.079	$ 2.119.154	$ 2.339.504	$ 2.662.005	$ 2.570.375	$ 2.475.536	$ 13.914.652,20
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 15.480	$ 15.480	$ 15.480	$ 15.480	$ 15.480	$ 15.480	$ 92.880,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 8.740	$ 10.596	$ 11.698	$ 13.310	$ 12.852	$ 12.378	$ 69.573,26
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 1.772.299,08	$ 2.145.229,56	$ 2.366.681,98	$ 2.690.794,87	$ 2.598.706,55	$ 2.503.393,41	$ 14.077.105
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	0	0	31992	31992	31992	31992	31992	31992	191952
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 605.534	$ 1.230.655	$ 1.248.461	$ 1.266.524	$ 1.284.849	$ 1.352.736	$ 6.988.759
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.018.511	$ 1.034.983	$ 1.049.958	$ 1.065.149	$ 1.080.560	$ 1.096.195	$ 6.345.357
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.624.046	$ 2.265.638	$ 2.298.419	$ 2.331.673	$ 2.365.409	$ 2.448.931	$ 13.334.116
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 148.253	-$ 120.408	$ 68.263	$ 359.122	$ 233.297	$ 54.463	$ 742.990
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 148.253	$ 27.845	$ 96.108	$ 455.230	$ 688.527	$ 742.990	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - COC - PRA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	17	17	17	17	17	17	103,2
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	0	0	16512	16512	16512	16512	16512	16512	99072
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	1461	1684	1808	2031	1981	1858	10824
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	0	0	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	6,19
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	43	43	43	43	43	43	258
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.577	$ 1.602	$ 1.625	$ 1.649	$ 1.673	$ 1.697	$ 1.637,20
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	59%	68%	73%	82%	80%	75%	73%
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 2.304.124	$ 2.698.548	$ 2.938.886	$ 3.348.978	$ 3.314.568	$ 3.152.368	$ 17.757.470,85
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 20.640	$ 20.640	$ 20.640	$ 20.640	$ 20.640	$ 20.640	$ 123.840,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 11.521	$ 13.493	$ 14.694	$ 16.745	$ 16.573	$ 15.762	$ 88.787,35
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 2.336.284,31	$ 2.732.680,64	$ 2.974.219,97	$ 3.386.362,60	$ 3.351.781,24	$ 3.188.769,44	$ 17.970.098
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	0	0	34400	34400	34400	34400	34400	34400	206400
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 651.112	$ 1.323.285	$ 1.342.431	$ 1.361.854	$ 1.381.558	$ 1.454.555	$ 7.514.795
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.095.173	$ 1.112.885	$ 1.128.987	$ 1.145.322	$ 1.161.893	$ 1.178.704	$ 6.822.964
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.746.286	$ 2.436.170	$ 2.471.418	$ 2.507.176	$ 2.543.451	$ 2.633.259	$ 14.337.759
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 589.999	$ 296.511	$ 502.802	$ 879.187	$ 808.330	$ 555.510	$ 3.632.339
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 589.999	$ 886.509	$ 1.389.312	$ 2.268.499	$ 3.076.829	$ 3.632.339	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Frecuencias	Mensuale	U	12	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	25	297
Kilómetros	Mensuale	Km	16704	36192	36192	36192	36192	36192	36192	36192	36192	36192	36192	34800	413424
Pasajeros	Mensuale	U	351	761	761	781	800	761	771	781	790	810	800	751	8917
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0,72	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	17,82
Horas Block	Mensuale	U	44	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	92	1089
Tarifa promedio		$	$ 2.897	$ 2.938	$ 2.977	$ 3.050	$ 3.093	$ 3.112	$ 3.172	$ 3.223	$ 3.270	$ 3.317	$ 3.365	$ 3.414	$ 3.152,34
Coefic. Ocupación mensual		%	**77%**	**77%**	**77%**	**79%**	**81%**	**77%**	**78%**	**79%**	**80%**	**82%**	**81%**	**79%**	**79%**
Coefic. Ocupación mensual		%	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 1.017.103	$ 2.234.946	$ 2.264.866	$ 2.380.418	$ 2.474.894	$ 2.367.637	$ 2.444.509	$ 2.515.889	$ 2.584.598	$ 2.687.543	$ 2.693.179	$ 2.562.197	$ 28.227.779,28
Carga y Correo (2)		$	$ 14.400	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 356.400,00
Otros (3)		$	$ 5.086	$ 11.175	$ 11.324	$ 11.902	$ 12.374	$ 11.838	$ 12.223	$ 12.579	$ 12.923	$ 13.438	$ 13.466	$ 12.811	$ 141.138,90
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 1.036.588,87	$ 2.277.320,24	$ 2.307.390,53	$ 2.423.520,28	$ 2.518.468,38	$ 2.410.675,46	$ 2.487.931,16	$ 2.559.668,59	$ 2.628.720,90	$ 2.732.180,88	$ 2.737.844,82	$ 2.605.008,08	$ 28.725.318
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	18920	40993	40993	40993	40993	40993	40993	40993	40993	40993	40993	39417	468270
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve J-32															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 1.357.266	$ 1.376.495	$ 1.394.923	$ 1.428.975	$ 1.449.005	$ 1.458.219	$ 1.486.262	$ 1.510.299	$ 1.532.150	$ 1.554.318	$ 1.576.807	$ 1.599.621	$ 17.724.341
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 375.661	$ 825.465	$ 836.516	$ 856.936	$ 868.948	$ 874.474	$ 891.290	$ 905.705	$ 918.809	$ 932.103	$ 945.589	$ 922.375	$ 10.153.871
Total costos Operativos (		$	$ 1.732.927	$ 2.201.960	$ 2.231.439	$ 2.285.911	$ 2.317.953	$ 2.332.693	$ 2.377.552	$ 2.416.003	$ 2.450.959	$ 2.486.421	$ 2.522.396	$ 2.521.997	$ 27.878.212
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	-$ 696.338	$ 75.361	$ 75.952	$ 137.609	$ 200.515	$ 77.983	$ 110.379	$ 143.665	$ 177.761	$ 245.760	$ 215.449	$ 83.011	$ 847.106
Resultado Acumulado de la Ruta			-$ 696.338	-$ 620.978	-$ 545.026	-$ 407.416	-$ 206.901	-$ 128.919	-$ 18.540	$ 125.125	$ 302.887	$ 548.646	$ 764.095	$ 847.106	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - TDL - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Frecuencias	Mensuale	U	12	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	25	297
Kilómetros	Mensuale	Km	7440	16120	16120	16120	16120	16120	16120	16120	16120	16120	16120	15500	184140
Pasajeros	Mensuale	U	342	761	761	781	840	781	741	781	771	840	800	751	8947
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0,72	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	17,82
Horas Block	Mensuale	U	16	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	33	396
Tarifa promedio		$	$ 1.169	$ 1.185	$ 1.201	$ 1.231	$ 1.248	$ 1.256	$ 1.280	$ 1.301	$ 1.319	$ 1.339	$ 1.358	$ 1.378	$ 1.272,00
Coefic. Ocupación mensual		%	**75%**	**77%**	**77%**	**79%**	**85%**	**79%**	**75%**	**79%**	**78%**	**85%**	**81%**	**79%**	**79%**
Coefic. Ocupación mensual		%	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 399.750	$ 901.820	$ 913.893	$ 960.520	$ 1.047.957	$ 980.177	$ 948.443	$ 1.015.183	$ 1.016.835	$ 1.124.122	$ 1.086.721	$ 1.033.869	$ 11.429.291,27
Carga y Correo (2)		$	$ 14.400	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 356.400,00
Otros (3)		$	$ 1.999	$ 4.509	$ 4.569	$ 4.803	$ 5.240	$ 4.901	$ 4.742	$ 5.076	$ 5.084	$ 5.621	$ 5.434	$ 5.169	$ 57.146,46
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 416.148,87	$ 937.529,22	$ 949.662,85	$ 996.522,22	$ 1.084.396,81	$ 1.016.277,90	$ 984.385,16	$ 1.051.459,25	$ 1.053.119,41	$ 1.160.942,75	$ 1.123.354,93	$ 1.069.038,35	$ 11.842.838
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	6880	14907	14907	14907	14907	14907	14907	14907	14907	14907	14907	14333	170280
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve J-32															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 493.551	$ 500.544	$ 507.245	$ 519.627	$ 526.911	$ 530.262	$ 540.459	$ 549.199	$ 557.146	$ 565.207	$ 573.384	$ 581.680	$ 6.445.215
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 136.604	$ 300.169	$ 304.188	$ 311.613	$ 315.981	$ 317.990	$ 324.106	$ 329.347	$ 334.112	$ 338.947	$ 343.851	$ 335.409	$ 3.692.317
Total costos Operativos (		$	$ 630.155	$ 800.713	$ 811.432	$ 831.240	$ 842.892	$ 848.252	$ 864.565	$ 878.547	$ 891.258	$ 904.153	$ 917.235	$ 917.090	$ 10.137.532
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	-$ 214.006	$ 136.817	$ 138.231	$ 165.282	$ 241.505	$ 168.026	$ 119.821	$ 172.913	$ 161.861	$ 256.790	$ 206.120	$ 151.949	$ 1.705.306
Resultado Acumulado de la Ruta			-$ 214.006	-$ 77.190	$ 61.041	$ 226.323	$ 467.827	$ 635.853	$ 755.674	$ 928.587	$ 1.090.448	$ 1.347.238	$ 1.553.357	$ 1.705.306	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - NCJ - VMA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Frecuencias	Mensuale	U	12	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	25	297
Kilómetros	Mensuale	Km	14952	32396	32396	32396	32396	32396	32396	32396	32396	32396	32396	31150	370062
Pasajeros	Mensuale	U	333	721	721	721	721	721	721	800	692	741	711	751	8355
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0,72	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	17,82
Horas Block	Mensuale	U	34	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	71	842
Tarifa promedio		$	$ 2.626	$ 2.663	$ 2.699	$ 2.764	$ 2.803	$ 2.821	$ 2.875	$ 2.922	$ 2.964	$ 3.007	$ 3.050	$ 3.095	$ 2.857,39
Coefic. Ocupación mensual		%	**73%**	**73%**	**73%**	**73%**	**73%**	**73%**	**73%**	**81%**	**70%**	**75%**	**72%**	**79%**	**74%**
Coefic. Ocupación mensual		%	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 874.043	$ 1.920.590	$ 1.946.302	$ 1.993.814	$ 2.021.762	$ 2.034.618	$ 2.073.745	$ 2.338.218	$ 2.049.919	$ 2.228.119	$ 2.169.943	$ 2.322.459	$ 23.973.532,56
Carga y Correo (2)		$	$ 14.400	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 356.400,00
Otros (3)		$	$ 4.370	$ 9.603	$ 9.732	$ 9.969	$ 10.109	$ 10.173	$ 10.369	$ 11.691	$ 10.250	$ 11.141	$ 10.850	$ 11.612	$ 119.867,66
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 892.813,23	$ 1.961.392,95	$ 1.987.233,71	$ 2.034.982,96	$ 2.063.070,75	$ 2.075.991,13	$ 2.115.314,04	$ 2.381.109,18	$ 2.091.368,26	$ 2.270.459,93	$ 2.211.992,45	$ 2.364.071,65	$ 24.449.800
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	14620	31677	31677	31677	31677	31677	31677	31677	31677	31677	31677	30458	361845
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve J-32															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 1.048.796	$ 1.063.655	$ 1.077.895	$ 1.104.208	$ 1.119.686	$ 1.126.806	$ 1.148.475	$ 1.167.049	$ 1.183.934	$ 1.201.064	$ 1.218.442	$ 1.236.071	$ 13.696.082
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 290.284	$ 637.859	$ 646.398	$ 662.178	$ 671.460	$ 675.730	$ 688.724	$ 699.863	$ 709.989	$ 720.261	$ 730.682	$ 712.745	$ 7.846.173
Total costos Operativos (		$	$ 1.339.080	$ 1.701.514	$ 1.724.294	$ 1.766.386	$ 1.791.146	$ 1.802.535	$ 1.837.200	$ 1.866.912	$ 1.893.923	$ 1.921.326	$ 1.949.124	$ 1.948.816	$ 21.542.255
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	-$ 446.267	$ 259.879	$ 262.940	$ 268.597	$ 271.925	$ 273.456	$ 278.114	$ 514.197	$ 197.445	$ 349.134	$ 262.868	$ 415.256	$ 2.907.545
Resultado Acumulado de la Ruta			-$ 446.267	-$ 186.388	$ 76.552	$ 345.149	$ 617.074	$ 890.530	$ 1.168.645	$ 1.682.842	$ 1.880.287	$ 2.229.421	$ 2.492.289	$ 2.907.545	

A.N.A.C. 56

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE-PMY-CRD-PMY-AEP **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	26	26	26	26	26	25	155
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	0	0	76180	76180	76180	76180	76180	73250	454150
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	2022	2359	2583	3108	3033	2844	15948
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	0	0	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	9,30
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	178	178	178	178	178	171	1059
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 3.525	$ 3.582	$ 3.633	$ 3.686	$ 3.739	$ 3.793	$ 3.659,62
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	54%	63%	69%	83%	81%	79%	72%
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 7.125.693	$ 8.447.756	$ 9.386.171	$ 11.453.971	$ 11.339.701	$ 10.788.198	$ 58.541.490,05
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 186.000,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 35.628	$ 42.239	$ 46.931	$ 57.270	$ 56.699	$ 53.941	$ 292.707,45
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 7.192.521,59	$ 8.521.194,46	$ 9.464.302,23	$ 11.542.440,72	$ 11.427.599,25	$ 10.872.139,27	$ 59.020.198
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	0	0	142133	142133	142133	142133	142133	136667	847333
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 2.690.255	$ 5.467.525	$ 5.546.633	$ 5.626.884	$ 5.708.297	$ 5.778.756	$ 30.818.350
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 4.525.019	$ 4.598.200	$ 4.664.729	$ 4.732.221	$ 4.800.690	$ 4.682.835	$ 28.003.694
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 7.215.273	$ 10.065.725	$ 10.211.362	$ 10.359.106	$ 10.508.987	$ 10.461.591	$ 58.822.044
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 22.752	-$ 1.544.531	-$ 747.060	$ 1.183.335	$ 918.612	$ 410.548	$ 198.154
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 22.752	-$ 1.567.283	-$ 2.314.342	-$ 1.131.007	-$ 212.395	$ 198.154	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE-POA-BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	12	12	12	12	12	12	72
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	0	0	20520	20520	20520	20520	20520	20520	123120
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	778	968	1158	1382	1400	1365	7050
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	0	0	0,72	0,72	0,72	0,72	0,72	0,72	4,32
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	48	48	48	48	48	48	288
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 2.128	$ 2.457	$ 2.745	$ 3.880	$ 3.936	$ 3.289	$ 3.072,48
Coefic. Ocupación mensual		%	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**45%**	**56%**	**67%**	**80%**	**81%**	**79%**	**68%**
Coefic. Ocupación mensual		%	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.654.733	$ 2.377.590	$ 3.178.051	$ 5.363.549	$ 5.509.166	$ 4.489.880	$ 22.572.968,90
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 14.400	$ 14.400	$ 14.400	$ 14.400	$ 14.400	$ 14.400	$ 86.400,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 8.274	$ 11.888	$ 15.890	$ 26.818	$ 27.546	$ 22.449	$ 112.864,84
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 1.677.406,46	$ 2.403.877,71	$ 3.208.341,46	$ 5.404.766,85	$ 5.551.112,18	$ 4.526.729,08	$ 22.772.234
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	0	0	38400	38400	38400	38400	38400	38400	230400
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 726.823	$ 1.477.155	$ 1.498.527	$ 1.520.209	$ 1.542.204	$ 1.623.689	$ 8.388.608
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.792.375	$ 1.821.362	$ 1.847.715	$ 1.874.449	$ 1.901.569	$ 1.929.082	$ 11.166.553
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 2.519.198	$ 3.298.517	$ 3.346.242	$ 3.394.658	$ 3.443.773	$ 3.552.772	$ 19.555.161
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 841.792	-$ 894.640	-$ 137.901	$ 2.010.109	$ 2.107.339	$ 973.957	$ 3.217.073
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 841.792	-$ 1.736.431	-$ 1.874.332	$ 135.777	$ 2.243.116	$ 3.217.073	

ANEXO V-

Planilla de Análisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

Empresa: AVIAN LINEAS AEREAS S.A. **Ruta:** BUE - ROS - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	ROS	286	0:55	733	78
Tramo 2	ROS	BUE	286	0:55	733	78
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 600,00	$ 5.250,00	$ 976,41	45	$ 1.200,00	0,06	45	63,17%	60,00%	$ 44.407,20	$ 6.928.723,98
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 600,00	$ 5.250,00	$ 976,41	45	$ 1.200,00	0,06	45	63,17%	60,00%	$ 44.407,20	$ 6.928.723,98
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 13.857.447,95

FOLIO 62

Empresa: AVIAN LINEAS AEREAS S.A. **Ruta:** BUE - MDQ - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	MDQ	382	1:00	800	78
Tramo 2	MDQ	BUE	382	1:00	800	78
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 553,00	$ 4.000,00	$ 1.059,95	49	$ 1.200,00	0,06	49	67,50%	60,00%	$ 51.514	$ 8.037.341,82
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 553,00	$ 4.000,00	$ 1.059,95	49	$ 1.200,00	0,06	49	67,50%	60,00%	$ 51.514	$ 8.037.341,82
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 16.074.683,65

FOLIO 61

Empresa: AVIAN LINEAS AEREAS S.A. **Ruta:** BUE - ROS - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	ROS	286	0:55	733	78
Tramo 2	ROS	BUE	286	0:55	733	78
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 600,00	$ 5.250,00	$ 976,41	45	$ 1.200,00	0,06	45	63,17%	60,00%	$ 44.407,20	$ 6.928.723,98
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 600,00	$ 5.250,00	$ 976,41	45	$ 1.200,00	0,06	45	63,17%	60,00%	$ 44.407,20	$ 6.928.723,98
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 13.857.447,95

A.N.A.C. FOLIO 69

Empresa: AVIAN LINEAS AEREAS S.A. **Ruta:** BUE - MDQ - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	MDQ	382	1:00	800	78
Tramo 2	MDQ	BUE	382	1:00	800	78
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 553,00	$ 4.000,00	$ 1.059,95	49	$ 1.200,00	0,06	49	67,50%	60,00%	$ 51.514	$ 8.037.341,82
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 553,00	$ 4.000,00	$ 1.059,95	49	$ 1.200,00	0,06	49	67,50%	60,00%	$ 51.514	$ 8.037.341,82
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 16.074.683,65

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - SFN - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	SFN	397	1:00	800	26
Tramo 2	SFN	BUE	397	1:00	800	26
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 465,00	$ 4.500,00	$ 1.047,42	46	$ 1.200,00	0,06	46	63,92%	60,00%	$ 48.202,43	$ 2.507.726,28
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 465,00	$ 4.500,00	$ 1.047,42	46	$ 1.200,00	0,06	46	63,92%	60,00%	$ 48.202,43	$ 2.507.726,28
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 5.015.452,57

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - PMY - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	PMY	1079	2:30	2000	13
Tramo 2	PMY	BUE	1079	2:30	2000	13
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 1.126,00	$ 6.000,00	$ 2.522,98	50	$ 1.200,00	0,06	50	69,00%	60,00%	$ 125.341,66	$ 3.260.083,18
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 1.126,00	$ 6.000,00	$ 2.522,98	50	$ 1.200,00	0,06	50	69,00%	60,00%	$ 125.341,66	$ 3.260.083,18
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 6.520.166,36

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - VDM - PMY - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	VDM	800	1:45	1400	13
Tramo 2	VDM	PMY	283	0:40	533	13
Tramo 3	PMY	BUE	1079	2:30	2000	13
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 1.300,00	$ 6.000,00	$ 2.346,45	26	$ 600,00	0,03	26	36,10%	30,00%	$ 60.989,05	$ 1.586.315,38
Tramo 1-3	$ 1.300,00	$ 6.000,00	$ 2.346,45	26	$ 600,00	0,03	26	36,10%	30,00%	$ 60.989,05	$ 1.586.315,38
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 1.300,00	$ 6.000,00	$ 2.346,45	26	$ 600,00	0,03	26	36,10%	30,00%	$ 60.989,05	$ 1.586.315,38
Tramo 3-1	$ 1.300,00	$ 6.000,00	$ 2.346,45	26	$ 600,00	0,03	26	36,10%	30,00%	$ 60.989,05	$ 1.586.315,38
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 6.345.261,50

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - MVD - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	MVD	221	0:45	600	26
Tramo 2	MVD	BUE	221	0:45	600	26
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 800,00	$ 4.200,00	$ 1.157,87	49	$ 1.200,00	0,06	49	67,75%	60,00%	$ 56.481,00	$ 2.938.211,90
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 800,00	$ 4.200,00	$ 1.157,87	49	$ 1.200,00	0,06	49	67,75%	60,00%	$ 56.481,00	$ 2.938.211,90
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 5.876.423,80

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - LUQ - RCU - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	LUQ	743	1:50	1467	13
Tramo 2	LUQ	RCU	181	0:40	533	13
Tramo 3	RCU	BUE	578	1:25	1133	13
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 899,00	$ 1.600,00	$ 1.799,82	24	$ 600,00	0,03	24	33,10%	30,00%	$ 42.893,42	$ 1.115.828,83
Tramo 1-3	$ 899,00	$ 1.600,00	$ 1.799,82	24	$ 600,00	0,03	24	33,10%	30,00%	$ 42.893,42	$ 1.115.828,83
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 899,00	$ 1.600,00	$ 1.799,82	24	$ 600,00	0,03	24	33,10%	30,00%	$ 42.893,42	$ 1.115.828,83
Tramo 3-1	$ 899,00	$ 1.600,00	$ 1.799,82	24	$ 600,00	0,03	24	33,10%	30,00%	$ 42.893,42	$ 1.115.828,83
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 4.463.315,30

FOLIO 17

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE- RSA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	RSA	576	1:25	1133	9
Tramo 2	RSA	BUE	576	1:25	1133	9
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 670,00	$ 3.000,00	$ 1.329,02	50	$ 1.200,00	0,06	50	69,50%	60,00%	$ 66.504,23	$ 1.153.053,20
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 670,00	$ 3.000,00	$ 1.329,02	50	$ 1.200,00	0,06	50	69,50%	60,00%	$ 66.504,23	$ 1.153.053,20
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 2.306.106,41

A.N.A.C. FOLIO N° 12

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - BHI - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	BHI	573	1:30	1200	13
Tramo 2	BHI	BUE	573	1:30	1200	13
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 723,00	$ 4.000,00	$ 1.485,41	51	$ 1.200,00	0,06	51	70,67%	60,00%	$ 75.577,66	$ 1.966.219,12
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 723,00	$ 4.000,00	$ 1.485,41	51	$ 1.200,00	0,06	51	70,67%	60,00%	$ 75.577,66	$ 1.966.219,12
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 3.932.438,23

A.N.A.C. FOLIO 42

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE -COC - AOL - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	COC	360	1:00	800	6
Tramo 2	COC	AOL	208	0:40	533	6
Tramo 3	AOL	BUE	560	1:25	1133	6
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 654,00	$ 4.000,00	$ 1.714,24	26	$ 600,00	0,03	26	36,33%	30,00%	$ 44.844,65	$ 579.095,94
Tramo 1-3	$ 654,00	$ 4.000,00	$ 1.714,24	26	$ 600,00	0,03	26	36,33%	30,00%	$ 44.844,65	$ 579.095,94
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 654,00	$ 4.000,00	$ 1.714,24	26	$ 600,00	0,03	26	36,33%	30,00%	$ 44.844,65	$ 579.095,94
Tramo 3-1	$ 654,00	$ 4.000,00	$ 1.714,24	26	$ 600,00	0,03	26	36,33%	30,00%	$ 44.844,65	$ 579.095,94
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 2.316.383,74

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: [redacted]N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - COC - PRA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	COC	360	1:00	800	9
Tramo 2	COC	PRA	230	0:30	400	9
Tramo 3	PRA	BUE	380	1:00	800	9
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 494,00	$ 4.000,00	$ 1.637,20	26	$ 600,00	0,03	26	36,42%	30,00%	$ 42.927,39	$ 738.951,08
Tramo 1-3	$ 494,00	$ 4.000,00	$ 1.637,20	26	$ 600,00	0,03	26	36,42%	30,00%	$ 42.927,39	$ 738.951,08
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 494,00	$ 4.000,00	$ 1.637,20	26	$ 600,00	0,03	26	36,42%	30,00%	$ 42.927,39	$ 738.951,08
Tramo 3-1	$ 494,00	$ 4.000,00	$ 1.637,20	26	$ 600,00	0,03	26	36,42%	30,00%	$ 42.927,39	$ 738.951,08
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 2.955.804,32

A.N.A.C. 2015

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	NCJ	506	1:10	502	13
Tramo 2	NCJ	RCQ	274	0:40	287	13
Tramo 3	RCQ	NCJ	274	0:40	287	13
Tramo 4	NCJ	BUE	506	1:10	502	13
Tramo n...						

Asientos del Equipo
19

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 699,00	$ 4.000,00	$ 3.152,34	7	$ 600,00	0,03	7	39,46%	30,00%	$ 23.633,38	$ 615.067,88
Tramo 1-3	$ 699,00	$ 4.000,00	$ 3.152,34	7	$ 600,00	0,03	7	39,46%	30,00%	$ 23.633,38	$ 615.067,88
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 3-1	$ 699,00	$ 4.000,00	$ 3.152,34	7	$ 600,00	0,03	7	39,46%	30,00%	$ 23.633,38	$ 615.067,88
Tramo 4-1	$ 699,00	$ 4.000,00	$ 3.152,34	7	$ 600,00	0,03	7	39,46%	30,00%	$ 23.633,38	$ 615.067,88
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 2.460.271,53

A.N.A.C. FOLIO N° 76

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - TDL - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	TDL	310	0:40	287	13
Tramo 2	TDL	BUE	310	0:40	287	13
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
19

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 418,00	$ 4.000,00	$ 1.272,00	15	$ 1.200,00	0,06	15	79,08%	60,00%	$ 19.112,83	$ 498.133,64
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 418,00	$ 4.000,00	$ 1.272,00	15	$ 1.200,00	0,06	15	79,08%	60,00%	$ 19.112,83	$ 498.133,64
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 996.267,28

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - NCJ - VMA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	NCJ	506	1:10	502	13
Tramo 2	NCJ	VMA	228	0:30	215	13
Tramo 3	VMA	BUE	514	1:10	502	13
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
19

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 2.857,39	7	$ 600,00	0,03	7	37,00%	30,00%	$ 20.087,43	$ 522.873,23
Tramo 1-3	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 2.857,39	7	$ 600,00	0,03	7	37,00%	30,00%	$ 20.087,43	$ 522.873,23
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 2.857,39	7	$ 600,00	0,03	7	37,00%	30,00%	$ 20.087,43	$ 522.873,23
Tramo 3-1	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 2.857,39	7	$ 600,00	0,03	7	37,00%	30,00%	$ 20.087,43	$ 522.873,23
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 2.091.492,90

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE-PMY-CRD-PMY-AEP **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	PMY	1079	2:30	2000	13
Tramo 2	PMY	CRD	375	0:55	733	13
Tramo 3	CRD	PMY	375	0:55	733	13
Tramo 4	PMY	BUE	1079	2:30	2000	13
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 3.659,62	26	$ 600,00	0,03	26	35,75%	30,00%	$ 94.198,72	$ 2.449.766,70
Tramo 1-3	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 3.659,62	26	$ 600,00	0,03	26	35,75%	30,00%	$ 94.198,72	$ 2.449.766,70
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 3.659,62	26	$ 600,00	0,03	26	35,75%	30,00%	$ 94.198,72	$ 2.449.766,70
Tramo 3-1	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 3.659,62	26	$ 600,00	0,03	26	35,75%	30,00%	$ 94.198,72	$ 2.449.766,70
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 9.799.066,81

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - POA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A **Analisis de Datos por "Tramo"**

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	POA	855	2:00	1600	6
Tramo 2	POA	BUE	855	2:00	1600	6
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B **Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"**

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 1.425,00	$ 8.550,00	$ 3.072,48	49	$ 3.333,33	0,17	49	68,00%	166,67%	$ 150.428,79	$ 1.808.478,81
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-3	$ 1.425,00	$ 8.550,00	$ 3.072,48	49	$ 3.333,33	0,17	49	68,00%	166,67%	$ 150.428,79	$ 1.808.478,81
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 3.616.957,61

Fecha: Fecha de solicitud

A.N.A.C. FOLIO

Comentarios: Explicación de Sistema de Yield Management y Tarifa Media para vuelos de Cabotaje.
Gracias a la eliminación de las Bandas Máximas, a partir de ahora se podrán implementar los sistemas de Yield Management acorde a las necesidades de aplicación de la industria, lo que estimulara el fomento para mayores aperturas de rutas y destinos.
Lo anterior sirve para explicar la metodología con la cual finalmente se converge en la Tarifa Media, la cual es producto de la sumatoria de las diferentes tarifas hacia un mismo destino, donde su distribución de ventas tendrá una variación en función de la demanda y del tipo de cliente.
Por lo tanto para identificar la Tarifa Media se deberá proyectar el Ingreso Objetivo de la ruta y distribuirlo en las diferentes Tarifas ofrecidas, lo que resultará en contabilizar la mediana o factor tarifario que mas veces se repite en la venta para acercarse al dato estadístico solicitado (Tarifa Media).

FOLIO 92

ANEXO VI-

Planilla de Operación Consolidada

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

Planilla de operación Consolidada

FOLIO 83

Empresa: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Operación Consolidada

				Start Up				Mes			
				-4	-3	-2	-1	1	2	3	4
A **Datos de Produccion**											
Aeronaves	En utilización	U						3	3	4	4
Frecuencias	BUE - ROS - BUE	U	(hacer apertura por ruta)					24	52	52	104
	BUE - MDQ - BUE							0	0	26	52
	BUE - SFN - BUE							12	26	78	78
	BUE - PMY - BUE							12	26	26	26
	BUE - VDM - PMY - BUE							0	0	12	26
	BUE - MVD - BUE							0	0	0	0
	BUE - LUQ - RCU - BUE							0	0	12	26
	BUE- RSA - BUE							0	0	0	0
	BUE - BHI - BUE							0	0	0	0
	BUE -COC - AOL - BUE							0	0	0	0
	BUE - COC - PRA - BUE							0	0	0	0
	BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE							12	26	26	26
	BUE - TDL - BUE							12	26	26	26
	BUE - NCJ - VMA - BUE							12	26	26	26
	BUE-PMY-CRD-PMY-AEP							0	0	0	0
	BUE - POA - BUE							0	0	0	0
Kilometros	(Total Rutas)	Km						88248	191204	296420	397436
[illegible]oras Block	(Total Rutas)	U						222	481	744	1017
[illegible]asajeros	(Total Rutas)	U						4067	9581	17691	28940
Carga exclusiva	(Total Rutas)	Tns						5	11	17	23
B **Variables Consideradas**											
Precio Combustible		($/Litro)						10,33	10,48	10,62	10,88
Consumo Combustible (Total Rutas)		Litros						142820	309443	520003	737923
Tipo de Cambio		$/U$S						16,94	17,18	17,41	17,84
C **Start Up** (de Fila C de Planilla Start Up)				$ -1.584.723	$ -3.551.312	$ -7.655.947	$ -12.561.351				
Resultados Operativo por Ruta											
Operación Cabotaje (de Fila "C" de Planilla de Ruta mas rutas existentes)											
Resultado Ruta 1	BUE - ROS - BUE							$ -2.396.242	$ -1.891.895	$ -236.461	$ -1.236.458
Resultado Ruta 2	BUE - MDQ - BUE							$ -	$ -	$ -345.145	$ -1.885.942
Resultado Ruta 3	BUE - SFN - BUE							$ -1.290.379	$ -962.728	$ -67.319	$ -1.364.421
Resultado Ruta 4	BUE - PMY - BUE							$ -3.248.966	$ -2.293.913	$ 241.330	$ -719.094
Resultado Ruta 5	BUE - VDM - PMY - BUE							$ -	$ -	$ -270.635	$ -1.752.559
Resultado Ruta 7	BUE - LUQ - RCU - BUE							$ -	$ -	$ -599.773	$ -2.355.862
Resultado Ruta 8	BUE- RSA - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -
Resultado Ruta 9	BUE - BHI - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -
Resultado Ruta 10	BUE -COC - AOL - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -
Resultado Ruta 11	BUE - COC - PRA - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -
Resultado Ruta 12	BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE							$ -696.338	$ 75.361	$ 75.952	$ 137.609
Resultado Ruta 13	BUE - TDL - BUE							$ -214.006	$ 136.817	$ 138.231	$ 165.282
Resultado Ruta 14	BUE - NCJ - VMA - BUE							$ -446.267	$ 259.879	$ 262.940	$ 268.597
Resultado Ruta 15	BUE-PMY-CRD-PMY-AEP							$ -	$ -	$ -	$ -
D **Resultado consolidado CABOTAJE**								**$ -8.292.198**	**$ -4.676.480**	**$ -800.881**	**$ -8.742.847**
[illegible]peracion Internacional (de Fila "C" de Planilla de Ruta mas rutas existentes)											
Resultado Ruta 2	BUE - MVD - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -
Resultado Ruta 2	BUE - POA - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -
E **Resultado consolidado INTERNACIONAL**								**$ -**	**$ -**	**$ -**	**$ -**
F **Resultado Consolidado Total (C+D+E)**				**$ -1.584.723**	**$ -3.551.312**	**$ -7.655.947**	**$ -12.561.351**	**$ -8.292.198**	**$ -4.676.480**	**$ -800.881**	**$ -8.742.847**
Reversion Resultado Consolidado de los dos priemros meses								**$ 8.292.198**	**$ 4.676.480**		
G **Financiación** (aclarar tipo)				**$ 3.040.000**	**$ 2.170.000**	**$ 20.143.333**	**$ -**				
H **Resultado Consolidado Acumulado**				$ 1.455.277	$ 73.965	$ 12.561.351	$ -0	$ -	$ -	$ -800.881	$ -9.543.728
I **Costos fijos previstos según Anexo I**								$ -7.374.693	$ -7.479.176		
Resultaodoperacion no regular - Charters								**$ 423.500**	**$ 429.500**	**$ 435.250**	**$ 445.875**

G La financiación correspondiente a la etapa de Start Up se hará a través de un aporte del accionista Avian Holdings S.A. Se adjuntan copias certificadas de Acta de Asamblea y Directorio.

Con respecto a la financiación de los resultados operativos negativo de la operación, la misma se solventara a través del diferimiento de pasivos inmediatos, y adicionalmente, contribuirá a dicho ingreso lo que se denomina como Venta en Avance. Este concepto de Venta en Avance se refiere a toda venta de boletos a ser utilizados en viajes a futuro, se aclara que los sistemas de reservas permiten generar reservas y ventas hasta a 12 meses en avance, lo que se estima que existirá un caudal determinado de emisiones (ingresos) en avance que contribuirá a saldar los posibles pasivos operativos mensuales Adicionalmente, y en caso de que fuera necesario, los accionistas se comprometen a hacer los aportes que fueran necesarios para mantener el equilibrio economico financiero en la Sociedad.

El monto correspondientes a los costos fijos de los dos primeros meses de operaciones son garantizados por la empresa SYNERGY AEROSPACE CORP, empresa del holding (se acompaña carta apostillada de la garantía otorgada).

Empresa: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Operación Consolidada

			Start Up				Mes				
			-4	-3	-2	-1	1	2	3	4	
A **Datos de Produccion**											
Aeronaves	En utilización	U					3	3	4	4	
Frecuencias	BUE - ROS - BUE	U (hacer apertura por ruta)					24	52	52	104	
	BUE - MDQ - BUE						0	0	26	52	
	BUE - SFN - BUE						12	26	78	78	
	BUE - PMY - BUE						12	26	26	26	
	BUE - VDM - PMY - BUE						0	0	12	26	
	BUE - MVD - BUE						0	0	0	0	
	BUE - LUQ - RCU - BUE						0	0	12	26	
	BUE- RSA - BUE						0	0	0	0	
	BUE - BHI - BUE						0	0	0	0	
	BUE -COC - AOL - BUE						0	0	0	0	
	BUE - COC - PRA - BUE						0	0	0	0	
	BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE						12	26	26	26	
	BUE - TDL - BUE						12	26	26	26	
	BUE - NCJ - VMA - BUE						12	26	26	26	
	BUE-PMY-CRD-PMY-AEP						0	0	0	0	
	BUE - POA - BUE						0	0	0	0	
Kilometros	(Total Rutas)	Km					88248	191204	296420	397436	46
Horas Block	(Total Rutas)	U					222	481	744	1017	1
ajeros	(Total Rutas)	U					4067	9581	17691	28940	4
ga exclusiva	(Total Rutas)	Tns					5	11	17	23	
B **Variables Consideradas**											
Precio Combustible		($/Litro)					10,33	10,48	10,62	10,88	1
Consumo Combustible (Total Rutas)		Litros					142820	309443	520003	737923	91
Tipo de Cambio		$/U$S					16,94	17,18	17,41	17,84	1
C **Start Up** (de Fila C de Planilla Start Up)			$ -1.584.723	$ -3.551.312	$ -7.655.947	$ -12.561.351					
Resultados Operativo por Ruta											
Operación Cabotaje (de Fila "C" de Planilla de Ruta mas rutas existentes)											
Resultado Ruta 1	BUE - ROS - BUE						$ -2.396.242	$ -1.891.895	$ -236.461	$ -1.236.458	$
Resultado Ruta 2	BUE - MDQ - BUE						$ -	$ -	$ -345.145	$ -1.885.942	$
Resultado Ruta 3	BUE - SFN - BUE						$ -1.290.379	$ -962.728	$ -67.319	$ -1.364.421	$
Resultado Ruta 4	BUE - PMY - BUE						$ -3.248.966	$ -2.293.913	$ 241.330	$ -719.094	$
Resultado Ruta 5	BUE - VDM - PMY - BUE						$ -	$ -	$ -270.635	$ -1.752.559	$
Resultado Ruta 7	BUE - LUQ - RCU - BUE						$ -	$ -	$ -599.773	$ -2.355.862	$
Resultado Ruta 8	BUE- RSA - BUE						$ -	$ -	$ -	$ -	$
Resultado Ruta 9	BUE - BHI - BUE						$ -	$ -	$ -	$ -	$
Resultado Ruta 10	BUE -COC - AOL - BUE						$ -	$ -	$ -	$ -	$
Resultado Ruta 11	BUE - COC - PRA - BUE						$ -	$ -	$ -	$ -	$
Resultado Ruta 12	BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE						$ -696.338	$ 75.361	$ 75.952	$ 137.609	$
Resultado Ruta 13	BUE - TDL - BUE						$ -214.006	$ 136.817	$ 138.231	$ 165.282	$
Resultado Ruta 14	BUE - NCJ - VMA - BUE						$ -446.267	$ 259.879	$ 262.940	$ 268.597	$
Resultado Ruta 15	BUE-PMY-CRD-PMY-AEP						$ -	$ -	$ -	$ -	$
D **Resultado consolidado CABOTAJE**							**$ -8.292.198**	**$ -4.676.480**	**$ -800.881**	**$ -8.742.847**	**$**
eracion Internacional (de Fila "C" de Planilla de Ruta mas rutas existentes)											
ultado Ruta 2	BUE - MVD - BUE						$ -	$ -	$ -	$ -	$
Resultado Ruta 2	BUE - POA - BUE						$ -	$ -	$ -	$ -	$
E **Resultado consolidado INTERNACIONAL**							**$ -**	**$ -**	**$ -**	**$ -**	**$**
F **Resultado Consolidado Total (C+D+E)**			**$ -1.584.723**	**$ -3.551.312**	**$ -7.655.947**	**$ -12.561.351**	**$ -8.292.198**	**$ -4.676.480**	**$ -800.881**	**$ -8.742.847**	**$**
Reversion Resultado Consolidado de los dos priemros meses							**$ 8.292.198**	**$ 4.676.480**			
G **Financiación** (aclarar tipo)			**$ 3.040.000**	**$ 2.170.000**	**$ 20.143.333**	**$ -**					
H **Resultado Consolidado Acumulado**			$ 1.455.277	$ 73.965	$ 12.561.351	$ -0	$ -	$ -	$ -800.881	$ -9.543.728	$
I **Costos fijos previstos según Anexo I**							$ -7.374.693	$ -7.479.176			
Resultaodoperacion no regular - Charters							**$ 423.500**	**$ 429.500**	**$ 435.250**	**$ 445.875**	**$**

G La financiación correspondiente a la etapa de Start Up se hará a través de un aporte del accionista Avian Holdings S.A. Se adjuntan copias certificadas de Acta de Asamblea y Directorio.
Con respecto a la financiación de los resultados operativos negativo de la operación, la misma se solventara a través del diferimiento de pasivos inmediatos, y adicionalmente, contribuirá a dicho ingreso lo que se denomina como Venta en Avance. Este concepto de Venta en Avance se refiere a toda venta de boletos a ser utilizados en viajes a futuro, se aclara que los sistemas de reservas permiten generar reservas y ventas hasta a 12 meses en avance, lo que se estima que existirá un caudal determinado de emisiones (ingresos) en avance que contribuirá a saldar los posibles pasivos operativos mensuales Adicionalmente, y en caso de que fuera necesario, los accionistas se comprometen a hacer los aportes que fueran necesarios para mantener el equilibrio economico financiero en la Sociedad.

I El monto correspondientes a los costos fijos de los dos primeros meses de operaciones son garantizados por la empresa SYNERGY AEROSPACE CORP, empresa del holding (se acompaña carta apostillada de la garantía otorgada).

Dirección Nacional de Transporte Aéreo
A.N.A.C.
FOLIO
N° 84

Fecha: 18-nov-16

6	7	8	9	10	11	12	
6	6	6	6	6	6	6	
182	156	156	156	156	156	150	1526
52	156	156	156	156	156	150	1112
78	52	52	52	52	52	50	660
26	26	26	26	26	26	25	297
26	26	26	26	26	26	25	245
52	52	52	52	52	52	50	414
26	26	26	26	26	26	25	245
0	17	17	17	17	17	16	103
0	26	26	26	26	26	25	155
0	13	13	13	13	13	13	77
0	17	17	17	17	17	17	103
26	26	26	26	26	26	25	297
26	26	26	26	26	26	25	297
26	26	26	26	26	26	25	297
0	26	26	26	26	26	25	155
0	12	12	12	12	12	12	72
465036	665787	665787	665787	665787	665787	640615	5872931
1238	1782	1782	1782	1782	1782	1716	15564
40975	55059	58348	62480	70172	70131	64316	530622
31	41	41	41	41	41	39	363
11,10	11,32	11,50	11,67	11,83	12,01	12,18	$ 11,25
914723	1311574	1311574	1311574	1311574	1311574	1262200	11.359.707,00
18,20	18,55	18,85	19,12	19,40	19,68	19,96	$ 18,43
134.202	$ 4.004.808	$ -100.083	$ 133.207	$ 1.577.718	$ 864.735	$ 263.529	**$ 4.657.636**
-215.582	$ 1.847.495	$ -1.939.100	$ -217.078	$ 2.825.325	$ 4.151.977	$ 1.918.029	**$ 6.904.770**
173.392	$ 1.357.091	$ -54.833	$ 28.376	$ 458.551	$ 202.143	$ -12.196	**$ -275.418**
66.877	$ 1.494.262	$ -85.198	$ 316.058	$ 728.949	$ 946.386	$ 465.248	**$ -687.652**
-556.305	$ 820.009	$ -810.074	$ -459.601	$ -98.809	$ 85.917	$ -343.759	**$ -2.738.027**
-942.390	$ 182.978	$ -804.871	$ -595.074	$ -3.857	$ -80.485	$ -942.680	**$ -6.593.745**
-	$ -207.605	$ -770.783	$ -484.578	$ -122.821	$ -261.047	$ -428.396	**$ -2.275.229**
-	$ -349.666	$ -1.353.737	$ -188.593	$ 269.553	$ 39.001	$ -340.166	**$ -1.923.607**
-	$ 148.253	$ -120.408	$ 68.263	$ 359.122	$ 233.297	$ 54.463	**$ 742.990**
-	$ 589.999	$ 296.511	$ 502.802	$ 879.187	$ 808.330	$ 555.510	**$ 3.632.339**
77.983	$ 110.379	$ 143.665	$ 177.761	$ 245.760	$ 215.449	$ 83.011	**$ 847.106**
168.026	$ 119.821	$ 172.913	$ 161.861	$ 256.790	$ 206.120	$ 151.949	**$ 1.705.306**
273.456	$ 278.114	$ 514.197	$ 197.445	$ 349.134	$ 262.868	$ 415.256	**$ 2.907.545**
-	$ -22.752	$ -1.544.531	$ -747.060	$ 1.183.335	$ 918.612	$ 410.548	**$ 198.154**
-820.342	**$ 10.373.186**	**$ -6.456.332**	**$ -1.106.208**	**$ 8.907.936**	**$ 8.593.305**	**$ 2.250.346**	**$ 7.102.168**
31.281	$ 481.871	$ -192.346	$ 506.234	$ 1.759.403	$ 1.964.640	$ 1.470.589	**$ 6.883.345**
-	$ -841.792	$ -894.640	$ -137.901	$ 2.010.109	$ 2.107.339	$ 973.957	**$ 3.217.073**
31.281	**$ -359.921**	**$ -1.086.986**	**$ 368.334**	**$ 3.769.512**	**$ 4.071.979**	**$ 2.444.546**	**$ 10.100.418**
-789.061	**$ 10.013.266**	**$ -7.543.317**	**$ -737.874**	**$ 12.677.448**	**$ 12.665.283**	**$ 4.694.892**	**$ 17.202.586**
							$ 12.968.677
							$ -
							$ -
-1.598.434	$ 8.414.832	$ 871.514	$ 133.640	$ 12.811.088	$ 25.476.371	$ 30.171.264	$ -
455.000	**$ 463.750**	**$ 471.250**	**$ 478.068**	**$ 484.985**	**$ 492.002**	**$ 499.121**	**$ 5.530.427**

FOLIO 85

ANEXO VII-

Planilla de Distribución de Costos.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Fecha: 18-nov-16

Anexo I

ANEXO DISTRIBUCION COSTOS

		CONCEPTO	AERONVAE ATR-72 DOMESTICO COSTO POR HORA ATR		AERONVAE ATR-72 INTERACIONAL COSTO POR HORA ATR		AERONAVE J32 COSTO POR HORA J32	
Costos Operativos Directos	VARIABLES	TASAS AEREAS	45 USD		256 USD		5 USD	
		RAMPA	215 USD		432 USD		95 USD	
		JET FUEL	586 USD		641 USD		278 USD	
		CATERING	55 USD		55 USD		23 USD	
		COMISION COMERCIAL	160 USD		190 USD		35 USD	
		DISTRIBUCION	302 USD		393 USD		63 USD	
		COMPENSACION AL PASAJERO	10 USD	1.373 USD	46 USD	2.013 USD	5 USD	504 USD
			Primeros 3 meses		**Mes 4 al 7**		**Mes 8 al 12**		**Fijos Directos J32**	
	FIJOS	CUOTA AERONAVES	136.974 USD		510.000 USD		1.020.000 USD		48.689 USD	
		INSURANCE	4.884 USD		20.400 USD		40.800 USD		15.677 USD	
		CREW	57.276 USD		150.000 USD		300.000 USD		39.643 USD	
		MANTENIMIENTO	125.208 USD		135.000 USD		270.000 USD		27.487 USD	
		GASTOS ATOs	19.980 USD		60.000 USD		120.000 USD		3.617 USD	
		VENTA DIRECTA	3.330 USD		14.000 USD		28.000 USD		1.767 USD	
		PUBLICIDAD	7.548 USD	355.200 USD	39.500 USD	928.900 USD	79.000 USD	1.857.800 USD	2.258 USD	139.138 USD
									Fijos Indirectos J32	
Costos Operativos Indirectos	FIJOS	HEAD QUARTER	35.520 USD		180.800 USD		361.600 USD		9.720 USD	
		IMPUESTOS	44.622 USD	80.142 USD	178.400 USD	359.200 USD	356.800 USD	718.400 USD	22.312 USD	32.032 USD
	TOTAL COSTOS FIJO DIRECTOS E INDIRECTOS			435.342 USD		1.288.100 USD		2.576.200 USD		171.170 USD (a)

COSTO FIJO MENSUAL primeros dos meses de operación 435.342
Correspondientes al nuevo proyecto de aviones ATR72-600

(a) Los costos fijos correspondientes a las rutas BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE y BUE - NCJ - VMA - BUE realizadas con J32 a la fecha ya se encuentran siendo erogados. Estas rutas ya son explotadas en la actualidad y en el presente pedido de audiencia se esta formalizando.

AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Fecha: 18-nov-16

Anexo II

COSTO DOMESTICO POR HORA

Aeronave ATR-72	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18
Costo fijo directo x hora en USD	2.775 USD	1.281 USD	657 USD	1.143 USD	898 USD	898 USD	589 USD	1.177 USD	1.177 USD	1.177 USD	1.177 USD	1.222 USD
Costo fijo indirecto x hora en USD	626 USD	289 USD	148 USD	442 USD	347 USD	347 USD	228 USD	455 USD	455 USD	455 USD	455 USD	472 USD
(4) Costos fijos por hora	**3.401 USD**	**1.570 USD**	**805 USD**	**1.585 USD**	**1.246 USD**	**1.246 USD**	**816 USD**	**1.633 USD**	**1.633 USD**	**1.633 USD**	**1.633 USD**	**1.694 USD**
Costo variable x hora en USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD
(5) ,Costos variables por hora	**1.373 USD**	**1.373 USD**	**1.373 USD**	**1.373 USD**	**1.373 USD**	**1.373 USD**	**1.373 USD**	**1.373 USD**	**1.373 USD**	**1.373 USD**	**1.373 USD**	**1.373 USD**
Total costo por hora	**4.774 USD**	**2.943 USD**	**2.178 USD**	**2.958 USD**	**2.619 USD**	**2.619 USD**	**2.189 USD**	**3.006 USD**	**3.006 USD**	**3.006 USD**	**3.006 USD**	**3.067 USD**

Aeronave J-32	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18
Costo fijo directo x hora en USD	1.480 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	710 USD
Costo fijo indirecto x hora en USD	341 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	164 USD
(4) Costos fijos por hora	**1.821 USD**	**840 USD**	**840 USD**	**840 USD**	**840 USD**	**840 USD**	**840 USD**	**840 USD**	**840 USD**	**840 USD**	**840 USD**	**874 USD**
Costo variable x hora en USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD
(5) ,Costos variables por hora	**504 USD**	**504 USD**	**504 USD**	**504 USD**	**504 USD**	**504 USD**	**504 USD**	**504 USD**	**504 USD**	**504 USD**	**504 USD**	**504 USD**
Total costo por hora	**2.325 USD**	**1.344 USD**	**1.344 USD**	**1.344 USD**	**1.344 USD**	**1.344 USD**	**1.344 USD**	**1.344 USD**	**1.344 USD**	**1.344 USD**	**1.344 USD**	**1.378 USD**

COSTO INTERNACIONAL POR HORA

Aeronave ATR-72	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18
Costo fijo directo x hora en USD	2.775 USD	1.281 USD	657 USD	1.143 USD	898 USD	898 USD	589 USD	1.177 USD	1.177 USD	1.177 USD	1.177 USD	1.222 USD
Costo fijo indirecto x hora en USD	626 USD	289 USD	148 USD	442 USD	347 USD	347 USD	228 USD	455 USD	455 USD	455 USD	455 USD	472 USD
(4) Costos fijos por hora	**3.401 USD**	**1.570 USD**	**805 USD**	**1.585 USD**	**1.246 USD**	**1.246 USD**	**816 USD**	**1.633 USD**	**1.633 USD**	**1.633 USD**	**1.633 USD**	**1.694 USD**
Costo variable x hora en USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD
(5) ,Costos variables por hora	**2.013 USD**	**2.013 USD**	**2.013 USD**	**2.013 USD**	**2.013 USD**	**2.013 USD**	**2.013 USD**	**2.013 USD**	**2.013 USD**	**2.013 USD**	**2.013 USD**	**2.013 USD**
Total costo por hora	**5.414 USD**	**3.583 USD**	**2.818 USD**	**3.598 USD**	**3.259 USD**	**3.259 USD**	**2.829 USD**	**3.646 USD**	**3.646 USD**	**3.646 USD**	**3.646 USD**	**3.707 USD**

	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18
Horas ATR-72 - Domesticos	128	277	541	813	956	956	1.452	1.452	1.452	1.452	1.452	1.397
Horas ATR-72 - Internacional	-	-	-	-	78	78	126	126	126	126	126	123
Subtotal horas ATR-72	**128**	**277**	**541**	**813**	**1.034**	**1.034**	**1.578**	**1.578**	**1.578**	**1.578**	**1.578**	**1.520**
Horas J32	94	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	196
Subtotal horas J32	**94**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**198**
Total horas mes	**222**	**481**	**744**	**1.017**	**1.238**	**1.238**	**1.782**	**1.782**	**1.782**	**1.782**	**1.782**	**1.716**

AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Fech[redacted] 18-nov-16 [redacted] **Anexo III**

Tarifa Media entre BUE y:	OW USD	OW AR$
ROS	55	$ 932
MDQ	58	$ 983
SFN	59	$ 999
PMY	140	$ 2.372
VDM-PMY	126	$ 2.134
MVD	61	$ 1.033
LUQ - RCU	89	$ 1.508
RSA	69	$ 1.169
BHI	79	$ 1.338
COC - AOL	89	$ 1.508
COC - PRA	85	$ 1.440
NCJ - RCQ - NC	171	$ 2.897
TDL	69	$ 1.169
NCJ - VMA	155	$ 2.626
PMY-CRD	190	$ 3.219
BUE-POA	200	$ 3.388

Cotizacion USD

	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18
ROFEX	16,940	17,180	17,410	17,835	18,085	18,200	18,550	18,850	19,123	19,399	19,680	19,965
		1,01416765	1,01338766	1,02441126	1,01401738	1,00635886	1,01923077	1,01617251	1,01446856			

La cotizacion del Dolar a futuro surge de la pagina oficial de Rofex. En esa pagina el ultimo mes informado es Octubre 2017. Para proyectar hasta Febrero 2018 se considero el promedio de la variacion del Rofex entre Marzo 2017 y Octubre 2017.

Combustible

	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18
Promedi	10,334	10,480	10,620	10,880	11,032	11,102	11,316	11,499	11,665	11,834	12,005	12,179
oct-16	9,3333											
TºCº	15,3											

La variacion en el valor del combustible se calculo en funcion al cambio en la cotizacion del Dólar Rofex.

Consumo por Hora Block 800,000 Atr-72
Consumo por Hora Block 430,000 J32

AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Anexo IV

Fecha: 18-nov-16

Plan de negocios - 4 años

Estado de Resultados	**AÑO1**	**AÑO 2**	**AÑO 3**	**AÑO 4**
Ventas	796.494.002,94	1.223.446.826,57	1.313.276.694,90	1.431.818.533,70
Costo	- 403.840.415,37	- 641.669.080,66	- 600.820.130,13	- 673.494.877,21
Resultado bruto	392.653.587,57	581.777.745,91	712.456.564,77	758.323.656,48
Gastos de administración	- 150.180.400,48	- 192.184.558,59	- 236.747.234,48	- 242.306.441,68
Gastos de comercialización	- 225.270.600,72	- 288.276.837,89	- 355.120.851,72	- 363.459.662,52
Resultado operativo	17.202.586,36	101.316.349,43	120.588.478,56	152.557.552,28
	0,49	0,48	0,54	0,53

Ratios económicos y financieros	**AÑO1**	**AÑO 2**	**AÑO 3**	**AÑO 4**
Punto de equilibrio (Ingresos / Gastos)	1,02	1,09	1,10	1,12
Rentabilidad económica (Resultado operativo / Activo)	0,01	0,05	0,06	0,07
Liquidez corriente (Activo Corriente / Pasivo Corriente)	1,29	0,64	0,46	0,41
Endeudamiento (Pasivo / Patrimonio Neto)	128,50	17,09	8,07	4,69

Niveles de producción		**AÑO1**	**AÑO 2**	**AÑO 3**	**AÑO 4**
Cantidad de pasajeros		530.622	745.385	761.726	769.450
Carga y correo transportado - Tn		363	364	366	367
Cantidad de pasajeros	Por Km	0,09	0,09	0,09	0,09
Carga y correo transportado - Tn	Por Km	0,00	0,00	0,00	0,00

FOLIO 89

ANEXO VIII-

FORMULARIO DE CAPACIDAD TECNICA.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

EMPRESA: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

FECHA INICIO DEL TRAMITE:

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7500	2	1	1 2 3 4 5 _ 7	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	8:00	ROS	08:55	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7501	2	1	1 2 3 4 5 _ 7	15/03/2017	15/05/2017	72	ROS	9:40	AEP	10:35	00:55	
IDA	PAX/CAR	7502	2	1	1 2 3 4 5 _ 7	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	18:25	ROS	19:20	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7503	2	1	1 2 3 4 5 _ 7	15/03/2017	15/05/2017	72	ROS	19:55	AEP	20:50	00:55	
IDA	PAX/CAR	7504	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	7:00	ROS	07:55	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7505	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	ROS	8:15	AEP	09:10	00:55	
IDA	PAX/CAR	7506	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	09:50	ROS	10:45	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7507	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	ROS	11:05	AEP	12:00	00:55	
IDA	PAX/CAR	7508	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	12:45	ROS	13:40	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7509	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	ROS	14:05	AEP	15:00	00:55	
IDA	PAX/CAR	7510	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	18:35	ROS	19:30	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7511	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	ROS	19:50	AEP	20:45	00:55	
IDA	PAX/CAR	7513	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	06:40	AEP	07:35	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7514	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	08:20	ROS	09:15	00:55	
IDA	PAX/CAR	7515	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	12:50	AEP	13:45	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7516	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	14:30	ROS	15:25	00:55	
IDA	PAX/CAR	7518	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	10:10	ROS	11:05	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7519	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	11:35	AEP	12:30	00:55	
IDA	PAX/CAR	7510	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	18:35	ROS	19:30	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7511	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	19:50	AEP	20:45	00:55	
IDA	PAX/CAR	7801	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	09:50	EZE	10:45	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7802	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	EZE	11:20	ROS	12:15	00:55	
IDA	PAX/CAR	7803	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	16:00	EZE	16:55	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7804	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	EZE	17:40	ROS	18:35	00:55	
IDA	PAX/CAR	7805	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	19:10	EZE	20:05	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7806	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	EZE	22:25	ROS	23:20	00:55	
IDA	PAX/CAR	7513	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	ROS	06:40	AEP	07:35	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7514	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	08:20	ROS	09:15	00:55	
IDA	PAX/CAR	7515	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	ROS	12:50	AEP	13:45	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7516	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	14:30	ROS	15:25	00:55	
IDA	PAX/CAR	7510	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	18:35	ROS	19:30	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7511	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	ROS	19:50	AEP	20:45	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7801	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	ROS	09:50	EZE	10:45	00:55	
IDA	PAX/CAR	7802	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	11:20	ROS	12:15	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7803	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	ROS	16:00	EZE	16:55	00:55	
IDA	PAX/CAR	7804	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	17:40	ROS	18:35	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7805	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	ROS	19:10	EZE	20:05	00:55	
IDA	PAX/CAR	7806	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	22:25	ROS	23:20	00:55	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F

FOLIO 90

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7530	2	1	1 2 3 4 5 _ 7	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	07:45	SFN	08:45	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7531	2	1	1 2 3 4 5 _ 7	15/03/2017	15/05/2017	72	SFN	09:30	AEP	10:30	01:00	
IDA	PAX/CAR	7532	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	06:50	SFN	07:50	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7533	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	SFN	08:15	AEP	09:15	01:00	
IDA	PAX/CAR	7534	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	13:05	SFN	14:05	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7535	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	SFN	14:25	AEP	15:25	01:00	
IDA	PAX/CAR	7536	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	18:30	SFN	19:30	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7537	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	SFN	19:50	AEP	20:50	01:00	
IDA	PAX/CAR	7532	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	06:50	SFN	07:50	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7533	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	SFN	08:15	AEP	09:15	01:00	
IDA	PAX/CAR	7538	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	13:00	SFN	14:00	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7539	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	SFN	14:35	AEP	15:35	01:00	
IDA	PAX/CAR	7536	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	18:30	SFN	19:30	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7537	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	SFN	19:50	AEP	20:50	01:00	
IDA	PAX/CAR	7532	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	06:50	SFN	07:50	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7533	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	SFN	08:15	AEP	09:15	01:00	
IDA	PAX/CAR	7540	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	21:20	SFN	22:20	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7541	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	SFN	22:45	AEP	23:45	01:00	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

FOLIO 16

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7560	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	09:55	MDQ	11:00	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7561	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	MDQ	11:20	AEP	12:25	01:05	
IDA	PAX/CAR	7562	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	17:00	MDQ	18:05	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7563	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	MDQ	18:30	AEP	19:30	01:05	
IDA	PAX/CAR	7564	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	07:00	MDQ	08:05	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7565	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	MDQ	08:30	AEP	09:35	01:05	
IDA	PAX/CAR	7562	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	17:00	MDQ	18:05	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7563	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	MDQ	18:30	AEP	19:30	01:05	
IDA	PAX/CAR	7562	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	17:00	MDQ	18:05	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7563	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MDQ	18:30	AEP	19:30	01:05	
IDA	PAX/CAR	7567	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	06:30	BUE	07:30	01:05	
IDA	PAX/CAR	7568	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	BUE	08:10	AEP	09:10	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7811	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MDQ	09:45	EZE	10:45	01:05	
IDA	PAX/CAR	7812	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	11:20	MDQ	12:20	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7569	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MDQ	12:55	AEP	13:55	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7570	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	14:35	MDQ	15:35	01:05	
IDA	PAX/CAR	7813	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MDQ	16:10	EZE	17:10	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7814	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	17:50	MDQ	18:50	01:05	
IDA	PAX/CAR	7815	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MDQ	19:20	EZE	20:20	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7816	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	22:25	MDQ	23:25	01:05	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7580	2	1	1 2 3 4 5 6 _	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	12:30	PMY	15:00	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7581	2	1	1 2 3 4 5 6 _	15/03/2017	15/05/2017	72	PMY	17:00	AEP	19:30	02:30	
IDA	PAX/CAR	7582	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	06:00	PMY	08:30	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7583	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	PMY	08:55	AEP	11:25	02:30	
IDA	PAX/CAR	7584	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	21:20	PMY	23:50	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7585	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	PMY	00:10	AEP	02:40	02:30	
IDA	PAX/CAR	7582	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	30/06/2017	72	AEP	06:00	PMY	08:30	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7583	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	30/06/2017	72	PMY	08:55	AEP	11:25	02:30	
IDA	PAX/CAR	7584	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	21:20	PMY	23:50	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7585	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	PMY	00:10	AEP	02:40	02:30	
IDA	PAX/CAR	7582	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	06:00	PMY	08:30	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7583	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	PMY	08:55	AEP	11:25	02:30	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7590	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	12:10	VDM	13:55	01:45	
VUELTA	PAX/CAR	7591	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	VDM	14:15	PMY	14:55	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7593	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	PMY	15:20	AEP	17:50	02:30	
IDA	PAX/CAR	7590	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	12:10	VDM	13:55	01:45	
VUELTA	PAX/CAR	7591	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	VDM	14:15	PMY	14:55	00:40	

FOLIO 39

VUELTA	PAX/CAR	7593	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	PMY	15:20	AEP	17:50	02:30	
IDA	PAX/CAR	7590	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	12:10	VDM	13:55	01:45	
VUELTA	PAX/CAR	7591	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	VDM	14:15	PMY	14:55	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7593	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	PMY	15:20	AEP	17:50	02:30	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

FOLIO 96

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7600	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	19:55	PMY	22:25	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7601	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	PMY	22:45	CRD	23:30	00:45	
VUELTA	PAX/CAR	7603	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	CRD	00:05	PMY	00:50	00:45	
IDA	PAX/CAR	7605	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	PMY	01:15	AEP	03:45	02:30	

FIRMA AUTORIZADA

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7610	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	30/06/2017	72	AEP	09:50	MVD	10:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7821	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	30/06/2017	72	MVD	11:10	EZE	12:00	00:40	
IDA	PAX/CAR	7822	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	30/06/2017	72	EZE	15:00	MVD	15:50	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7613	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	30/06/2017	72	MVD	16:20	AEP	17:10	00:40	
IDA	PAX/CAR	7610	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	09:50	MVD	10:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7823	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MVD	11:10	EZE	12:00	00:40	
IDA	PAX/CAR	7824	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	17:00	MVD	17:50	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7615	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MVD	18:20	AEP	19:10	00:40	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

FOLIO

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7620	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	20:05	LUQ	21:55	01:50	
VUELTA	PAX/CAR	7621	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	LUQ	22:15	RCU	22:55	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7623	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	RCU	23:15	AEP	00:40	01:25	
IDA	PAX/CAR	7620	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	20:05	LUQ	21:55	01:50	
VUELTA	PAX/CAR	7621	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	LUQ	22:15	RCU	22:55	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7623	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	RCU	23:15	AEP	00:40	01:25	
IDA	PAX/CAR	7624	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	06:20	LUQ	08:10	01:50	
VUELTA	PAX/CAR	7625	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	LUQ	08:30	RCU	09:10	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7627	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	RCU	09:30	AEP	10:55	01:25	

FIRMA AUTORIZADA

SINIGAGLIA
ABOGADA
T 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

FOLIO 76

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7630	5	1	1 2 _ 4 _ 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	20:20	RSA	21:45	01:25	
VUELTA	PAX/CAR	7631	5	1	1 2 _ 4 _ 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	RSA	22:15	AEP	23:40	01:25	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7640	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	12:00	BHI	13:30	01:30	
VUELTA	PAX/CAR	7641	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	BHI	14:00	AEP	15:30	01:30	

FIRMA AUTORIZADA

OFICIAL

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7650	5	1	_2_4_6_	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	12:40	COC	13:40	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7651	5	1	_2_4_6_	01/09/2017	31/10/2017	72	COC	14:00	AOL	14:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7653	5	1	_2_4_6_	01/09/2017	31/10/2017	72	AOL	15:00	AEP	16:25	01:25	

FIRMA AUTORIZADA

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7660	5	1	_2_4_6_	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	12:40	COC	13:40	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7661	5	1	_2_4_6_	01/09/2017	31/10/2017	72	COC	14:00	PRA	14:55	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7663	5	1	_2_4_6_	01/09/2017	31/10/2017	72	PRA	15:15	AEP	16:25	01:10	

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7670	5	1	_ _ 3 _ 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	20:20	POA	22:20	02:00	
VUELTA	PAX/CAR	7671	5	1	_ _ 3 _ 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	POA	22:55	AEP	00:55	02:00	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7400	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	07:30	NCJ	08:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	NCJ	09:00	RCQ	09:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7403	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	RCQ	10:10	NCJ	10:50	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7405	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	NCJ	11:10	AEP	12:20	01:10	
IDA	PAX/CAR	7400	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	07:30	NCJ	08:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	NCJ	09:00	RCQ	09:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7403	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	RCQ	10:10	NCJ	10:50	00:40	

FOLIO 99

VUELTA	PAX/CAR	7405	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	NCJ	11:10	AEP	12:20	01:10	
IDA	PAX/CAR	7400	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	07:30	NCJ	08:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	NCJ	09:00	RCQ	09:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7403	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	RCQ	10:10	NCJ	10:50	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7405	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	NCJ	11:10	AEP	12:20	01:10	
IDA	PAX/CAR	7400	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	07:30	NCJ	08:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	NCJ	09:00	RCQ	09:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7403	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	RCQ	10:10	NCJ	10:50	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7405	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	NCJ	11:10	AEP	12:20	01:10	

FIRMA AUTORIZADA

SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7420	2	1	1 _ _ _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	07:00	TDL	07:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7421	2	1	1 _ _ _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	TDL	08:20	AEP	09:00	00:40	
IDA	PAX/CAR	7420	3	1	1 _ _ _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	07:00	TDL	07:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7421	3	1	1 _ _ _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	TDL	08:20	AEP	09:00	00:40	
IDA	PAX/CAR	7420	4	1	1 _ _ _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	07:00	TDL	07:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7421	4	1	1 _ _ _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	TDL	08:20	AEP	09:00	00:40	
IDA	PAX/CAR	7420	5	1	1 _ _ _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	07:00	TDL	07:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7421	5	1	1 _ _ _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	TDL	08:20	AEP	09:00	00:40	

FIRMA AUTORIZADA

FOLIO 100

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7400	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	18:30	NCJ	19:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	NCJ	20:00	VMA	20:30	00:30	
VUELTA	PAX/CAR	7405	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	VMA	21:00	AEP	22:10	01:10	
IDA	PAX/CAR	7400	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	18:30	NCJ	19:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	NCJ	20:00	VMA	20:30	00:30	
VUELTA	PAX/CAR	7405	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	VMA	21:00	AEP	22:10	01:10	
IDA	PAX/CAR	7400	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	18:30	NCJ	19:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	NCJ	20:00	VMA	20:30	00:30	
VUELTA	PAX/CAR	7405	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	VMA	21:00	AEP	22:10	01:10	
IDA	PAX/CAR	7400	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	18:30	NCJ	19:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	NCJ	20:00	VMA	20:30	00:30	
VUELTA	PAX/CAR	7405	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	VMA	21:00	AEP	22:10	01:10	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA D. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F

FOLIO 101

rangos de vuelos

MERCADOS	RANGOS
AEP-NCJ-RCQ-NCJ-AEP	7400/7419
AEP-TDL-AEP	7420/7429
AEP-NCJ-VMA-AEP	7430/7449
AEP-ROS-AEP	7500/7529
ROS-EZE-ROS	7800/7809
AEP-SFN-AEP	7530/7559
AEP-MDQ-AEP	7560/7579
MDQ-EZE-MDQ	7810/7819
AEP-PMY-AEP	7580/7589
AEP-VDM-PMY-AEP	7590/7599
AEP-PMY-CRD-PMY-AEP	7600/7609
AEP-MVD-AEP	7610/7619
EZE-MVD-EZE	7820/7829
AEP-LUQ-RCU-AEP	7620/7629
AEP-RSA-AEP	7630/7639
AEP-BHI-AEP	7640/7649
AEP-COC-AOL-AEP	7650/7659
AEP-COC-PRA-AEP	7660/7669
AEP-POA-AEP	7670/7679

Nota: Los vuelos con origen en BUE son pares
Nota: Los vuelos de EZE son rangos 7800

FOLIO 101

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

FOLIO 103

ANEXO IX-

PROPUESTA DE COTIZACION DE SEGUROS.

MELISA C. SIVIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

FOLIO 102

ARG-GROUP

COTIZACION PROGRAMA SEGURO AERONAUTICO

En un todo de acuerdo con vuestras instrucciones, hemos cotizado el siguiente Programa de Seguro

TIPO:	SEGURO TODO RIESGO CASCOS (INCLUYENDO REPUESTOS), CASCO GUERRA Y RIESGOS CONEXOS PARA CASCOS Y REPUESTOS, RESPONSABILIDAD CIVIL (INCLUYENDO USO DE PREDIO) Y ACCIDENTES PERSONALES AERONAUTICOS
ASEGURADO:	AVIAN LINEAS AEREAS S.A. y/o sus empresas vinculadas y/o subsidiarias y/o afiliadas y/o como original por sus respectivos derechos e intereses
DOMICILIO:	Tucumán 1321 Piso 9 Ciudad Autónoma de Buenos Aires Argentina.
ASEGURADOR:	SANCOR COOPERATIVA DE SEGUROS LTDA.
DOMICILIO:	Avenida Córdoba 1776 Ciudad Autónoma de Buenos Aires Argentina
REASEGURADOR:	COMPAÑÍA REASEGURADORA DEL SUR S.A. y/o sus empresas vinculadas y/o subsidiarias y/o afiliadas y/o como original por sus respectivos derechos e intereses
DOMICILIO:	Bouchard 557, Piso 11° Ciudad Autónoma de Buenos Aires Argentina
VIGENCIA:	Doce meses a partir de fecha a ser informada
INTERÉS ASEGURADO:	A indemnizar al Asegurado como sigue: Cascos: Las Aeronaves incluídas en la Nómina, propiedad del Asegurado, operada o utilizada por el Asegurado contra todo riesgo de pérdida o daños.

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. SINGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F

ARG-GROUP

Repuestos:
Repuestos, motores, conjuntos de repuestos en vuelo (incluido mientras estén adheridos a la aeronave), equipo de apoyo en tierra (incluyendo vehículos sin matrícula), herramientas, componentes y equipos destinados para ser instalados o para formar parte de una aeronave y/o para ser utilizados con relación al servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves (en adelante denominados 'repuestos') pertenecientes al asegurado o pertenecientes a terceros cuando el Asegurado haya aceptado responsabilizarse por ellos, contra todo riesgo de pérdida o daño mientras tales bienes se encuentren bajo el cuidado, custodia o control del asegurado, mientras se encuentren en locales de terceros, o bajo proceso o durante su tránsito en cualquier medio de transporte.

Casco Guerra y Riesgos Conexos:
A Indemnizar al Asegurado como sigue:

Pérdida de o daño a la aeronave según nómina de aeronaves incluyendo:

Repuestos como especificado y definido en la Póliza de Seguro de Casco "Todo Riesgo" del Asegurado

Responsabilidad hacia Terceros no transportados y pasajeros:
Responsabilidad Legal del Asegurado emanada de sus operaciones aeronáuticas sujeto a la Cláusula AVN59 (modificada) de Responsabilidades No Aeronáuticas incluida en la presente Nota de Cobertura.

Accidentes Personales Tripulantes:
Se cubre a los miembros de la Tripulación (incluyendo auxiliares de vuelo y otros tripulantes de vuelo), personal de mantenimiento, miembros del Directorio del Asegurado, Invitados, Observadores y Funcionarios Superiores de la empresa, sólo mientras vuelen en las aeronaves incluidas en al nómina de aeronaves, incluyendo ascenso y descenso de la aeronave y adicionalmente gastos por atención médica dentro de los 12 meses de un Accidente.

SUMA ASEGURADA: Límites de la Póliza Original:

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

FOLIO 105

ARG-GROUP

Casco Todo Riesgo:
Valores Tasados según Nómina de Aeronaves sujeto a un valor máximo de US$ 30.000.000 por aeronave.

Repuestos Todo Riesgo:
US$ 5.000.000 cada ocurrencia

Casco Guerra y Riesgos Conexos:

Casco:
Valores Tasados según Nómina de Aeronaves sujeto a un máximo de US$ 30.000.000 por aeronave.

Pagos suplementarios
La Responsabilidad del Asegurador no excederá US$ 1.000.000 por ocurrencia y en el agregado anual.

En adición

1) Extorsión, Confiscación y Secuestro
90% de cualquier gasto incurrido sujeto a un límite máximo de indemnización de US$ 500.000 cada siniestro y en el agregado durante la vigencia de esta póliza.

Garantizado 10% no asegurado, a riesgo del asegurado.

Sujeto a un cúmulo anual total de US$ 20.000.000

Responsabilidad hacia terceros no transportados y pasajeros:
Límite Único Combinado para Lesiones / Daños Materiales / Daños Personales US$ 300.000.000 por acontecimiento / aeronave / ilícito aplicable separadamente a cada aeronave propiedad del asegurado , operada o utilizada por el Asegurado y en el agregado anual para responsabilidad por productos, sujeto a los siguientes sublímites:

(a) Daños Personales AVN60 US$ 25.000.000 por un mismo ilícito y en el cúmulo durante la vigencia de la presente póliza, siendo parte de la suma asegurada total para responsabilidades y no adicional a ella; no obstante, este sublímite no rige para pasajeros, debiendo aplicarse el límite total de la póliza.

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA D. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

ARG-GROUP

(b) Endoso AVN52E de Ampliación de Cobertura (Responsabilidades Aeronáuticas) con un sublímite para el párrafo 3 de US$ 150.000.000 por acontecimiento y en el cúmulo para siniestros de acuerdo con las provisiones del párrafo 3 del Endoso AVN52E de Ampliación de Cobertura (Responsabilidades Aeronáuticas)

Las costas y Gastos Causídicos se pagarán en forma adicional.

Accidentes Personales Tripulantes / Gastos por Atención Médica:
USD 100.000 cada persona (Suma Capital Asegurada)
Escala "E" Beneficios 1 a 7 inclusive.

En adición, Gastos Médicos USD 10.000 cada persona

FRANQUICIAS: Franquicias de Cascos: (no aplicables a pérdida total, pérdida total virtual ni pérdida total convenida de la aeronave)

ATR-72 US$ 100.000 cada y todo siniestro

Franquicia para Repuestos:

no aplicable a reclamos por pérdidas o daños causados por incendio, viento, tornado, ciclón, tifón, inundación o granizo, robo, rayo, explosión, terremoto u onda de marea o a reclamos emanados de accidentes a la aeronave o medio de transporte que los traslada, los que se pagarán en su totalidad, ni a pérdidas o daños a equipos portátiles de reparación de a bordo instalados en una aeronave).

US$ 10.000 por reclamo. No obstante, los reclamos por daños por ingestión a las unidades de propulsión de las aeronaves sufridos mientras sean sometidas a corridas de prueba estarán sujetos al deducible aplicable a esa unidad de propulsión cuando esté instalada en el tipo específico de aeronave (según se indica más arriba). No se aplicará deducible alguno en caso de pérdida total, pérdida total virtual o pérdida total real a causa de ingestión.

No obstante, en caso de producirse un incidente que involucre a cualquiera de las Aeronaves del Asegurado, y si ello fuese beneficioso para el Asegurado, se tomará la franquicia más alta aplicable a la Aeronave

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

FOLIO 106

ARG-GROUP

involucrada como una franquicia acumulada para todos los siniestros resultantes de ese incidente.

Franquicias para Responsabilidades:

Equipaje de Pasajeros/Tripulación	US$ 1.250 cada reclamo.
Carga:	US$ 10.000 cada acontecimiento

Los deducibles arriba mencionados no serán aplicables cuando (i) los reclamos provengan de accidentes a la aeronave o medio de transporte que los traslada o (ii) reclamos resultantes de incendio, viento, tornado, ciclón, tifón, inundación, granizo, robo, rayo, explosión, terremoto u onda de marea o (iii) reclamos resultantes bajo el endoso de ampliación de cobertura AVN52E).

LIMITES GEOGRAFICOS: Mundial, sujeto a la Cláusula de Exclusión de Límites Geográficos LSW617H, modificada como sigue:

(1) Esta Póliza excluye pérdidas, daños o gastos provenientes de cualquiera de los siguientes países y regiones:

(a) Argelia, Burundi, Región del Extremo Norte de Camerún, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Etiopía, Malí, Mauritania, Nigeria, Somalia, la República de Sudán, Sudán del Sur.

(b) ~~Colombia, Perú~~.

(c) Afganistán, Jammu y Cachemira, Corea del Norte, Pakistán.

(d) Abjasia, Donetsk y Lugansk de Ucrania, Nagorno-Karabaj, del Cáucaso del Norte Federal Distrito, Osetia del Sur

(e) Irán, Irak, Líbano, Libia, Sinaí del Norte Provincia de Egipto (incluyendo el aeropuerto internacional de Taba), Siria, Yemen.

(f) En adición a aquellos países arriba listados, se excluye cobertura para cualquier vuelo dentro de cualquier países dónde tal operación

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA G. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

de la aeronave esté en violación con las sanciones de las Naciones Unidas.

(2) Sin embargo, esta cobertura garantiza sobre vuelos de cualquier país excluido dónde el vuelo esté dentro de un corredor aéreo reconocido internacionalmente y esté llevado a cabo de acuerdo con las recomendaciones I.C.A.O.

Cualquier país excluido puede ser cubierto por los suscriptores a términos a ser acordados por el Asegurador, antes del vuelo.

CONDICIONES ORIGINALES:

La Póliza Original a ser basada en el Texto de Línea Aérea del Lloyd's, y Póliza de Riesgos de Guerra y Conexos LSW555D, como sigue:

Cláusula AVN38B de Exclusión de Riesgos Nucleares

Cláusula de Exclusión – Ley de Contratos (Derechos de Terceros) 1999 AVN72

Cláusula de Limitación de Responsabilidad (Asegurados Conjuntos) AVN14

El Asegurado podrá solicitar en cualquier momento la cancelación de esta Póliza mediante comunicación escrita a los Aseguradores en la que indicará la fecha posterior en la que se hará efectiva la cancelación. Los Aseguradores podrán cancelar en cualquier momento esta Póliza mediante comunicación escrita al Asegurado enviada con 30 (treinta) días de anticipación, dirigida al domicilio que se indica en esta Póliza. Dicha notificación regirá a partir de la fecha y hora en que sea recibida por el Asegurado o los Aseguradores.

Cuando sea el Asegurado quien cancele esta Póliza, los Aseguradores recibirán o retendrán la proporción de la prima de la misma calculada según la escala de período corto que se adjunta.

Si son los Aseguradores quienes cancelan esta Póliza, éstos deberán recibir o retener la proporción calculada a prorrata sobre la prima de la misma.

Se acuerda incluir todos los endosos referidos al Endoso de Financiación de

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

FOLIO 107

ARG-GROUP

Línea Aérea / Contrato de Arrendamiento AVN67/AVN67A/AVN67B como en la cobertura vencida, entendiéndose que la fecha de inicio de vigencia de cada convenio es la fecha de inicio de vigencia de esta póliza. Se ha incluido en la prima cobrada por esta cobertura una prima adicional de US$ 100 por cada uno de dichos convenios, otorgándose por el presente el respectivo recibo. Se aplica la cláusula AVN67B a los nuevos convenios por arrendamiento / financiación de aeronaves.

Se acuerda incluir todos los endosos referidos al Endoso de Financiación de Línea Aérea / Contrato de Arrendamiento AVN67B o a ser acordado por el Asegurador.

Se cubren automáticamente las provisiones contractuales (incluyendo aquellos seguros mandatorios que puedan ser requeridos por las Fuerzas Armadas, el Estado Nacional o Gobiernos Nacionales) incluyendo Asegurados adicionales, renuncia a derecho de subrogación, beneficiarios de siniestros, acuerdos hold harmless, indemnizaciones, violaciones de garantías, cláusula cut-through, acuerdos de código compartido, assignments, valores acordados de repuestos, y contratos de acuerdo con IATA Standard Agreements.

Cualquier error u omisión inadvertido por el Asegurado o en nombre del Asegurado no impedirá la cobertura provista por esta Póliza si dicho error u omisión es rectificado tan pronto es descubierto.

Se cubre i) la ingestión que cause daños súbitos atribuibles a un incidente único registrado que exija el inmediato retiro de servicio del motor o si a juicio del Asegurado ello fuese impráctico o innecesario, cuando el motor regrese a su base o tan pronto como sea practicable, siempre y cuando se adhiera a los requerimientos del fabricante, ii) la ingestión que cause daños súbitos atribuibles a un incidente único registrado pero que dicho incidente pueda ser verificado por fecha y hora utilizando equipamiento " engine trend monitoring" o similar.

Disposición automática para aumentar el valor convenido de una aeronave cuando se instale en la aeronave un motor de repuesto y/u otro repuesto bajo sistema de leasing (sujeto a un máximo de USD 5.000.000 por motor o repuesto, y que no se supere el valor convenido máximo de esta cobertura), con prima adicional a prorrata según condiciones de póliza ajustable a expiración, condicionado a que el Asegurador retenga los derechos al

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F

ARG-GROUP

recupero por salvataje del motor de repuesto y/u otro repuesto retirado en el evento de una pérdida total de la aeronave. Sin embargo, lo aquí establecido no deberá incrementará el valor convenido establecido de la aeronave cuando se aplique cualquier cláusula de pérdida total virtual.

Se acuerda que se considerará pérdida total todo siniestro sobre la cobertura de todo riesgo cascos en el que los daños físicos indemnizables sufridos por la aeronave asciendan a no menos del 75% del valor convenido de dicha aeronave.

Cláusula de costo de reparación según texto de cobertura. (250% Costo Laboral).

Cláusula de Aeronave Desaparecida por 48 Horas.

Seguro de Prima no ganada AVN79.

Pilotos: Como aprobados por el Asegurado. La Aeronave puede ser rodada y operada en tierra en tierra por personal aprobado por el Asegurado.

Usos: Transporte Aéreo Regular de Pasajeros, Carga y Equipaje.

Cláusula de Responsabilidad no aeronáutica AVN59. (párrafo 3 modificado a ser leído "Incidentes ocurridos en cualquier otra ubicación, relacionados con la actividad del Asegurado consistente en (i) el transporte aéreo de pasajeros o carga o (ii) suministrar a terceros los bienes y servicios referidos en los párrafos 4 y 5 mas abajo detallados" y se extiende a incluir el párrafo 5 como sigue " Incidentes provenientes del suministro de bienes a terceros que dichos bienes son uso de costumbre en la industria del transporte aéreo.

Cláusula de Exclusión de Asbestos 2488AGM00003 (aplicable a la cobertura de Responsabilidades solamente)

Cláusula de revisión mutua y acuerdos especiales (1/10/96) AVN44A (modificada) eliminando el requerimiento de anexión. Los contratos especiales incluidos como póliza expirante o como requeridos incluyendo automáticamente el acuerdo inter-carrier del IATA y las nuevas regulaciones europeas y similares requerimientos

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

FOLIO 108

ARG-GROUP

Responsabilidad Legal aeronáutica hacia terceros Acta 1959 AVN57A (Australia) / AVN57A (Suiza) / AVN57A (EE.UU.) / AVN57C (Canadá)

Altas y bajas automáticas, sustituciones de aeronaves de similar marca y modelo (incluyendo modificaciones de los valores convenidos), no excediendo el valor máximo convenido cada aeronave como definido en ésta Póliza, a ser informado al Reasegurador tan pronto como sea practicable. Altas de aeronaves de otra marca y modelo a ser informado a los Reaseguradores antes de su incorporación. La Prima Adicional correspondiente será ajustable a expiración.

Cobertura de Riesgos en Tierra solamente incluye responsabilidad civil aeronáutica incidental. Cobertura de Riesgos en Tierra solamente al inicio o inclusión calculada al 35% de la Tasa de Riesgo de Vuelo para Cascos

Se acuerda incluir provisión para vuelos para cualquier aeronave cubierta por Cobertura de Riesgos en Tierra no excediendo 4 horas por aeronave en cualquier período de 10 días consecutivos sujeto a que el período de restricción de la aeronave en tierra sea continuo con el propósito de calcular cualquier prima de devolución bajo la Cláusula de Devolución por restricción de la aeronave en tierra.

Se mantiene cubierto el incremento automático a cobertura de Riesgo en Vuelo sujeto a notificación por escrito al Broker nominado de dicho incremento.

Cláusula AVN48B (Aviación) de Exclusión de Guerra, Secuestro y Otros Riesgos (no aplicable a la cobertura de Accidentes Personales), pero con respecto a la Cobertura de Responsabilidad se acuerda eliminar todos los párrafos salvo el párrafo (b) sujeto al sublímite del párrafo 3 del Endoso AVN52E de Ampliación de Cobertura (Responsabilidades Aeronáuticas), según se especifica en las sumas aseguradas por responsabilidad hacia terceros

Cláusula AVN46B de Exclusión de Ruido, Contaminación y Otros Riesgos, pero no aplicable a

a. reclamos por pasajeros o por equipaje, carga o correo; además,
b. Modificado a cumplimentar con los requerimientos Estatutarios de

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. SINGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

Alemania

c. el párrafo 1(b) de la cláusula no aplica a polución o contaminación de un producto vendido o suministrado por el Asegurado.

Cobertura de gastos adicionales según la Cláusula AVN76 de Pagos Suplementarios : Se aplican todos los párrafos: En el párrafo (a) se eliminan las palabras "denunciados en menos y no denunciados luego de haber excedido la duración máxima calculada del vuelo"; el párrafo (b) incluye "espumado de la aeronave"; además, se agregan los siguientes párrafos (e), (f), (g) y (h):

(e) todo gasto proveniente de una desviación de la aeronave debido a una repentina enfermedad de un pasajero.

(f) todo gasto razonable en que incurran el asegurado o terceros en su nombre para control de incendio y colisión con respecto a un siniestro que afecte a una aeronave asegurada

(g) todo gasto razonable para manutención, primeros auxilios, servicios hospitalarios y médicos, funerales, sepelios y/o repatriación de cuerpos y personas lesionadas y todo otro acto humanitario en que se incurra razonablemente tras un hecho para el que esta póliza cubre la responsabilidad legal del asegurado.

(h) todo gasto razonable en que incurran el asegurado o terceros en su nombre o asumido por contrato que sea consecuencia de un siniestro cubierto por el presente para (1) utilizar un centro operativo de emergencia y/o (2) utilizar un centro de manejo de crisis.

Todas las sumas que se paguen en virtud de esta Cláusula estarán sujetas a un sublímite de USD 1.000.000.- Este sublímite opera dentro del límite establecido en póliza y no en adición al mismo.

El Asegurador pagará el costo de cualquier fianza y/o garantía requerida para obtener la liberación de una aeronave o tripulante o sus bienes, o lograr la partida de la aeronave cuando las autoridades pertinentes arresten al tripulante o impidan la partida de la aeronave con relación a Lesiones Corporales o Daños Materiales amparados por la presente cobertura.

Exclusiones Generales de Póliza AVS104B modificada como sigue:

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

FOLIO 109

ARG-GROUP

Exclusión 3
No se aplica a la responsabilidad del asegurado hacia sus empleados por Lesiones Corporales sufridas mientras son transportados en aeronaves del asegurado sin cumplir a bordo ninguna función directa o de supervisión o mientras están viajando en aeronaves del asegurado como pasajeros legítimos.

Exclusión 5
Para los fines de esta exclusión se considerará que los bienes arrendados, vendidos en forma condicional o suministrados de otro modo a terceros en condiciones que tienen por fin transferir a terceros los riesgos de pérdida o daño no pertenecen al asegurado, ni le son prestados, alquilados o arrendados. La cobertura provista por esta excepción a la exclusión esta sujeta a un sub-límite de USD 2.000.000 cada ocurrencia siendo parte del Límite Único Combinado y no en adición al mismo.

Exclusión 8
Dice:
No cubre la responsabilidad del asegurado por daños materiales a bienes tangibles que no hayan sufrido daños físicos ni hayan sido destruidos.

(a) Como consecuencia de una demora o falta de cumplimiento de cualquier contrato o convenio por parte del asegurado o terceros en su nombre.

(b) Como consecuencia del desempeño incorrecto o inadecuado de mercaderías o productos fabricados, construidos, alterados, reparados, atendidos, tratados, vendidos, suministrados o distribuidos por el asegurado. Pero esta exclusión no rige para la pérdida de uso de otros bienes tangibles como consecuencia del daño físico o destrucción de las mercaderías o productos asegurados que ocurran en forma súbita y accidental luego de habérselos utilizados por alguien que no es el asegurado en la forma para la que están destinados.

Exclusión 15
No aplicable a Lesiones Corporales o Daños Materiales

Se incluye la responsabilidad del Asegurado emanada del transporte de cualquier pasajero en cualquier vehículo con relación a su contrato de

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. GINCAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

ARG-GROUP

transporte aeronáutico, excluyendo cualquier acta o legislación local de tráfico.

Ampliación AVN60A de Daños Personales incluye la cobertura de errores incidentales por mala praxis médica o error de un médico, cirujano, enfermero, técnico médico u otra persona que preste servicios médicos, pero sólo para el asegurado o en nombre de éste para prestar servicios médicos de emergencia. A pedido del asegurado, la cobertura otorgada por el párrafo precedente se amplía para incluir la responsabilidad legal de la persona que desempeña dichos servicios médicos. Dicha cobertura operará en exceso de cualquier otro seguro válido y cobrable del que disponga dicha persona.

En respecto de Responsabilidad Civil hacia La Carga

(a) Se acuerda incluir a los agentes como Asegurados Adicionales en dónde sea requerido por el Asegurado.

(b) Los derechos se subrogación de los Aseguradores serán únicamente a discreción del Asegurado.

(c) Toda Carga es protegida desde el momento en que el interés del Asegurado está bajo el control del Asegurado y hasta el momento de entrega al último consignatario en el destino final incluyendo mientras se encuentre en custodia de los sucesivos transportistas, si los hubiera.

Se acuerda que para los vuelos charter / acuerdos de arrendamiento en dónde deba proveerse cobertura de responsabilidad bajo pólizas contratadas por otras personas / organizaciones entonces ésta póliza cubrirá la responsabilidad contingente del asegurado (incluyendo el pago de la diferencia entre el Límite Único Combinado contenido bajo esta póliza y cualquier monto pagadero bajo las pólizas de dichas otras personas / organizaciones)

Seguro de Responsabilidad Civil Contingente.

La Cobertura Responsabilidad Equipaje y Efectos Personales es extendida a aplicar a dichas pertenencias de los miembros de la tripulación de las aeronaves.

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

FOLIO 110

ARG-GROUP

La cobertura otorgada por esta sección incluye la cobertura por la responsabilidad del Asegurado por Daños Materiales a equipaje de pasajeros y carga por los que el Asegurado o sus mandatarios hayan aceptado un valor declarado superior al límite aplicable según las normas de la Convención de Varsovia u otra ley aplicable.

Se acuerda que el número máximo declarado de pasajeros puede excederse en algún momento debido al transporte de niños, incluyendo bebés, sujeto en todos los casos a que no se infrinjan las estipulaciones del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.

Se acuerda que con el fin de permitir al asegurado cumplir con cualquier legislación local que requiera seguros automáticos de accidentes personales para los pasajeros, se amplía esta Póliza para incluir dicho seguro automático de accidentes personales hasta los límites legales establecidos por tal legislación, sujeto que no se supere el límite único combinado para responsabilidades.

Todos los pasajeros internacionales y toda la carga internacional será transportada en un todo de acuerdo con las condiciones de los tickets aéreos y guías de cargas aéreas limitando la responsabilidad del transportista en respecto de Lesión Física y Daño Material en la medida prescripta por las leyes aplicables o de otra manera permitida por ésta Póliza en respecto del transporte a ser realizado.
Sin embargo, la provisión para emitir un ticket de pasajero no aplicará a aquellos pasajeros que no paguen pasaje, miembros de la tripulación que no tienen tareas operativas, observadores autorizados y cualquier empleado potencial.

En dónde ambas partes hayan acordado referir una disputa o diferencia a arbitraje, dicha disputa o diferencia entre el Asegurado y el Asegurador deberá ser remitida (a arbitraje) de acuerdo con las provisiones estatutarias para arbitraje que estén vigentes en ese momento en Argentina.

<u>En respecto de Casco Guerra y Riesgos Conexos:</u>

No obstante lo establecido en la Sección Cinco de este Seguro (i) las disposiciones sobre cancelación contenidas en el párrafo 1.(a) de la sección cinco sólo rigen para la aeronave objeto de la Notificación dada para revisar la tasa de prima y/o los límites geográficos, (ii) cualquiera de las partes

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F

ARG-GROUP

podrá cancelar previo aviso dado con 7 días de antelación a la finalización de cada trimestre (iii) revisión automática previo aviso dado por el Asegurador con 7 días de antelación luego de la detonación hostil de un arma atómica o nuclear (iv) Rescisión Automática de Riesgos de Guerra (es decir, según el párrafo (a) de la Cláusula AVN48B de Exclusión de Guerra, Secuestro y otros Riesgos) en caso de Guerra entre cualesquiera de los siguientes países: Reino Unido, EE.UU. de Norteamérica, Francia, Federación Rusa y República Popular China (se mantienen en plena vigencia y efecto todos los demás párrafos (b) – (f) de la Sección 1).

En respecto a la Cobertura de Accidentes Personales:

Cláusula de Secuestro NMA1732

Cláusula NMA 981 de Exposición

Cláusula de Desaparición NMA 2712

Exclusión 1, 3 y 4 del Texto NMA2712 eliminada

Endoso de Gastos Médicos (Accidente solamente)

Los gastos médicos incurridos dentro de los doce meses desde la fecha de un accidente en respecto a Lesión Física Accidental sufrida por una Persona Asegurada durante la vigencia de este seguro será pagada por los Aseguradores en adición hasta pero no excediendo el límite definid bajo ésta Póliza.
Sin embargo, si en respecto de dichos Gastos Médicos el Asegurado o la Persona Asegurada recupera cualquier pago realizado bajo cualquier otro seguro, los Aseguradores de ésta Póliza serán responsables solamente por la diferencia entre dichos recuperos y el costo total de los Gastos Médicos incurridos, no excediendo el límite expresado mas arriba.

Bajo éste Endoso, Gastos Médicos significan los gastos necesariamente incurridos por la Persona Asegurada por tratamientos médicos, hospital, quirúrgicos, manipulativos, terapéuticos, Rayos X o de enfermería, incluyendo los costos de los suministros médicos y alquiler de ambulancia.

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

FOLIO 111

ARG-GROUP

Invalidez Total Permanente significa una invalidez que impide totalmente al asegurado atender sus actividades u ocupaciones habituales, tiene una duración de doce meses y al finalizar ese período está más allá de cualquier posibilidad de mejora.

En respecto a las operaciones del Asegurado en Venezuela, el límite de la cobertura de Accidentes Personales es de USD 170.000 cada persona (Suma Capital Asegurada) Escala "E" beneficios 1 a 7 inclusive, con Gastos Médicos de USD 17.000 cada persona

Conflicto con normas legales:
Las condiciones de esta póliza que entren en conflicto con normas legales o normativas de cualquier jurisdicción en la que se aplique la presente póliza se modifican para ajustarse a tales normales legales o normativas en la medida en que se vinculen con operaciones aeronáuticas aseguradas por esta Póliza.

Si el Asegurador debe cubrir al Asegurado en cumplimiento de esta condición, incluyendo gastos de defensa y costas legales vinculados con ello, y si por lo establecido en otras condiciones, limitaciones y exclusiones de la Póliza no se habría otorgado tal cobertura de no ser por aplicación de la presente condición, el Asegurado reintegrará al Asegurador el pago realizado para otorgar cobertura bajo la presente condición.

Actos razonables realizadas por el Asegurado o en su nombre:
La cobertura de "Lesiones" incluye demora o trato indebido de los pasajeros, o pérdida de los medios para dar apoyo a cualquier persona

"Daños Materiales" significa (a) pérdida o daños a bienes incluyendo pérdida de uso de los mismos; cuando se trata de equipaje y carga, incluye pérdidas o daños causados por demora y (b) pérdida de uso de bienes que no se perdieron o dañaron, siempre que la pérdida de uso sea causada por un incidente.

Se acuerda incluir a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. (Concesionario) y sus respectivos socios, directores, funcionarios, agentes, representantes, personal, empresas vinculadas y/o Estado Nacional Argentino y/u Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) como asegurados adicionales por sus respectivos derechos e intereses y se acuerda la renuncia al derecho de subrogación contra Aeropuertos

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

ARG-GROUP

Argentina 2000 S.A. (Concesionario) y sus respectivos socios, directores, funcionarios, agentes, representantes, personal, empresas vinculadas y/o Estado Nacional Argentino y/u Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) con relación a los vehículos y equipos del Asegurado operando dentro de los confines de los Aeropuertos de Argentina.

Se establece que la lista de vehículos y equipos adjunta operando dentro de los límites de los Aeropuertos para su propio servicio de rampa forma parte de este Póliza.

Cláusula de Separación de Intereses

La inclusión de más de un Asegurado ya sea via Endoso u otra forma no debe impedir el derecho de recupero por cualquier Asegurado con respecto a reclamos efectuados contra ellos por cualquier otro Asegurado. Sin embargo este seguro debe solamente proveer la misma protección a cada Asegurado como hubiese estado disponible si esta Póliza fuese emitida separadamente para cada Asegurado salvo que de ninguna forma la responsabilidad total del Asegurado exceda el límite de responsabilidad establecido en esta Póliza.

Cláusula de incumplimiento de los reglamentos de navegación aérea – AVN94

Cláusula de Sanciones y Embargos AVN111

Cláusula de Continuidad del Contrato del Euro LSW1820

Cláusula AVN2000A de Exclusión de Reconocimiento de Fechas /Cláusula AVN2001A de Cobertura Limitada de Reconocimiento de Fechas / Cláusula AVN2002A de Cobertura Limitada de Reconocimiento de Fechas

Esta Póliza será gobernada y construida en un todo de acuerdo con la ley de Argentina y cada parte acuerda en someterse a la jurisdicción exclusiva de Argentina a menos que ambas partes decidan referir el asunto al arbitraje. Cualquier citación, notificación o proceso a ser servido sobre los Reaseguradores con el propósito de instituir cualquier procedimiento legal en contra de los mismos en conexión con esta Póliza puede ser servido a:

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

FOLIO 142

ARG-GROUP

Mr. John D Wilson
Las Heras 1274
Martinez
1641, Buenos Aires, Argentina

quien posee autoridad en nombre de los Reaseguradores.

En respecto de la participación del Reasegurador ACE (Miembro Suscriptor del Lloyd's AGM2488)
Se establece que la Cláusula de Daños por Ingestión es modificada como sigue:

se cubre a) la ingestión que cause daños súbitos atribuibles a un incidente único registrado que exija el inmediato retiro de servicio del motor o si a juicio del Asegurado ello fuese impráctico o innecesario, cuando el motor regrese a su base o tan pronto como sea practicable, siempre y cuando se adhiera a los requerimientos del fabricante, b) la ingestión que cause daños súbitos atribuibles a un incidente único registrado pero que dicho incidente pueda ser verificado por fecha y hora utilizando equipamiento " engine trend monitoring" o similar. Sin embargo, no será recuperable ningún costo adicional de reparación como resultado de la recorrida continuada del motor luego de la ingestión.

ELECCIÓN DE LEYES Y JURISDICCIÓN

Esta póliza de reaseguro será gobernada por y construida de acuerdo con la ley de Argentina y cada parte acuerda someterse a la jurisdicción exclusiva de las cortes de Argentina.

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. SINGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

ARG-GROUP

NÓMINA DE AERONAVES

Item	Tipo	Matrícula	Nº de Serie	Asientos Pax / Tripulantes	Valor Tasado	Alta
1	ATR 72-600	LV-GUG	1343	72 / 6	USD 25.000.000	11/16
2	ATR 72-600	LV-GUH	1395	72 / 6	USD 25.000.000	12/16
3	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD 25.000.000	02/17
4	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD 25.000.000	04/17
5	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD 25.000.000	06/17
6	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD 25.000.000	07/17
7	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD 25.000.000	08/17
8	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD 25.000.000	09/17
9	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD 25.000.000	10/17
10	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD 25.000.000	11/17
11	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD 25.000.000	12/17
12	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD 25.000.000	01/18

Valor estimado Stock de Repuestos: USD 250.000

Presentación fechada Abril 2016 vista y notificada por el Asegurador

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

ARG-GROUP

FOLIO 143

NOMINA DE VEHICULOS QUE CIRCULAN DENTRO DE LOS AEROPUERTOS

Vehículo	Patente	Nº de Chasis	Nº de Motor	Modelo
Peugeot Partner	OWA606	8AEGRKFSCFG520092	10DBSW0031786	
Volkswagen Amarok	A Declarar	8AWDB42H5GA013135	CSH139161	2015

PREMIO ANUAL: **Según detalle adjunto**

PLAN DE PAGOS: 10 Cuotas mensuales, iguales y consecutivas

Favor examinar los términos, condiciones y reaseguradores detallados en esta Cotización y avisarnos inmediatamente si cualesquiera de estos no están de acuerdo con vuestros

Firma Autorizada
ARG GROUP S.A.

Gonzalo Rey
Director

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

FOLIO 412

ANEXO X-

CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AEREOS VIGENTE DE AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

FOLIO 115

CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AEREOS
AIR OPERATOR CERTIFICATE

ANAC Administración Nacional de Aviación Civil	Estado del explotador **REPÚBLICA ARGENTINA** *State of the Operator* ***ARGENTINE REPUBLIC***	**DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL** *NATIONAL BUREAU OF SAFETY*
	Autoridad expedidora **ANAC ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACION CIVIL** *Issuing authority* ***ANAC CIVIL AVIATION AUTHORITY***	
Resolución N°: 003/16.- **Apéndice N° 13.-** *Administrative Decision N°: 003/16.-* *Appendix N° 13.-*	Nombre del explotador: **MACAIR JET S.A.** *Operator´s name:* ***MACAIR JET S.A.***	Puntos de contacto operacionales *Operational points of contact* **A.N.A.C.** Teléfono / *Telephone* **(5411) 5941-3130.** *E-mail. dnso@anac.gov.ar* Se adjunta al presente AOC la información de contacto donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional sin demoras indebidas. **M.O.E. – Capítulo I.** *Contact details at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in* ***A.O.M – Chapter I.***
AOC: ANAC – 160	Dirección del explotador: **AEROPARQUE JORGE NEWBERY.** *Operator´s address:* *JORGE NEWBERY AIRPORT.* **Teléfono: (5411) 4777-7514.** *Telephone: (5411) 4777-7514.* Fax: **(5411) 4777-7452.** Correo electrónico: **macairjet@macairjet.com.ar** *E-mail:* *macairjet@macairjet.com.ar*	
Fecha de vencimiento: **04-ABR-2017.-** *Expiry date:* ***APR 04, 2017.-***		
RESERVADO *RESERVED*		**RESERVADO** *RESERVED*

Por el presente, se certifica que la empresa **MACAIR JET S.A.**, esta autorizado a realizar **Servicios No Regulares Internos e Internacionales de Transporte Aéreo de Pasajeros, Carga y Correspondencia, Usando Equipos de Reducido Porte; Servicios No Regulares Internos de Transporte Aéreo de** Pasajeros y Carga, Utilizando Aeronaves de Gran Porte hasta el límite de la aeronave Marca MCDONELL DOUGLAS, Modelo MD Serie 82/88 o Equipos de Similares o Inferiores Características **Técnicas y Capacidad Comercial; y Servicios No Regulares Internacionales de Transporte Aéreo de Pasajeros y Carga, Usando para ese fin Aeronaves de Gran Porte**, según se define en las especificaciones operativas que se adjuntan de conformidad con el Manual de Operaciones y con las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).

This certificate authorizes ***MACAIR JET S.A.*** *to conduct* ***Non Regular Domestic and International Air Transport Services for Passengers, Cargo and Mail Using Small Airplanes; Non Regular Domestic Air Transport Services for Passengers and Cargo with Large Aircraft Comprising Up to MC DONNELL DOUGLAS, Series 82/88 or Aircraft with Similar or Inferior Technical Characteristics and Commercial Capacity; Non Regular International Air Transport Services For Passengers and Cargo Using for that purpose Large Aircraft;*** *as defined in the attached Specifications Operations, in accordance with the Operations Manual and the Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).*

Fecha de expedición: **07-ENE-2016.-** *Date of issue:* ***JAN 7, 2016.-***	Nombre y firma: *Name and signature:* Cargo: *Title*

MACAIR JET S.A.
ENRIQUE GARCIA MORENO
GERENTE DE OPERACIONES
E/ INSTRUCCION

ES COPIA FIEL
MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

FOLIO 116

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL
NATIONAL BUREAU OF SAFETY

"ESPECIFICACIONES OPERATIVAS" **"ANEXO II"**
"OPERATIONS SPECIFICATIONS" *"ANNEX II"*

EMPRESA: MACAIR JET S.A.-
COMPANY: MACAIR JET S.A.-

REGISTRO DE TRIPULANTES AFECTADOS
AUTHORIZED CREW

BASE DE OPERACIÓN: AEROPARQUE JORGE NEWBERY.-
FBO (FIXED BASE OPERATIONS): JORGE NEWBERY AIRPORT.-

CERTIFICADO Nº: ANAC - 160 APENDICE: 13.-
CERTIFICATE N°: ANAC.- 160 APPENDIX: 13.-

VIGENCIA: DESDE: 07-ENE-2016 HASTA: 04-ABR-2017.-
EFFECTIVE FROM: JAN 7, 2016 UNTIL: APR 4, 2017.-

RESOLUCION Nº: 003/2016.-
ADMINISTRATIVE DECISION Nº: 003/2016.-

AUTORIZACIÓN DE EXPLOTACIÓN: SERVICIOS NO REGULARES INTERNOS E INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS, CARGA Y CORRESPONDENCIA, USANDO EQUIPOS DE REDUCIDO PORTE; SERVICIOS NO REGULARES INTERNOS DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y CARGA, UTILIZANDO AERONAVES DE GRAN PORTE HASTA EL LÍMITE DE LA AERONAVE MARCA MCDONELL DOUGLAS, MODELO MD SERIE 82/88 O EQUIPOS DE SIMILARES O INFERIORES CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y CAPACIDAD COMERCIAL; Y SERVICIOS NO REGULARES INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y CARGA, USANDO PARA ESE FIN AERONAVES DE GRAN PORTE.
AUTHORIZATION TO CONDUCT: NON REGULAR DOMESTIC AND INTERNATIONAL AIR TRANSPORT SERVICES FOR PASSENGERS, CARGO AND MAIL USING SMALL AIRPLANES; NON REGULAR DOMESTIC AIR TRANSPORT SERVICES FOR PASSENGERS AND CARGO WITH LARGE AIRCRAFT COMPRISING UP TO MC DONNELL DOUGLAS, SERIES 82/88 OR AIRCRAFT WITH SIMILAR OR INFERIOR TECHNICAL CHARACTERISTICS AND COMMERCIAL CAPACITY; NON REGULAR INTERNATIONAL AIR TRANSPORT SERVICES FOR PASSENGERS AND CARGO USING FOR THAT PURPOSE LARGE AIRCRAFT.

Nº *Nº*	APELLIDO Y NOMBRES *NAME*	LICENCIA *LICENSE*	LEGAJO *RECORD NUMBER*	AERONAVE/FUNCION *AIRCRAFT/FUNCTION*	Nº ANAC *NUMBER*
1.	BOZOVICH, GERARDO	PC1°	40.679	JS 32: PILOTO / PILOT	53806/233 /253/257/ 806/267
2.	CAMERUCCI, LUCAS EZEQUIEL	PCA	81.853	JS 32: COPILOTO *COPILOT*	53806/242
3.	CASTILLO, ALFREDO	PC1°	34.266	JS 32: PILOTO *PILOT / INSTRUCTOR*	53806/251

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F

4.	CASTILLO, LEANDRO NAHUEL	PC1°	70.923	JS 32: PILOTO / PILOT / INSTRUCTOR	53806/237 /238/240/246
5.	CHIONETTI, IGNACIO	PCA	35.359.584	JS 32: COPILOTO / COPILOT	53806/261
6.	CRESTA, JULIO CESAR	PC1°	50.138	JS 32: PILOTO / PILOT	53806/258 /262/806
7.	GIUSTI, DIEGO OSCAR	PC1°	58.122	JS 32: COPILOTO / *COPILOT*	53806/242 /254
8.	MANTIÑAN, CARLOS ALEJANDRO	PC1°	48.732	JS 32: PILOTO *PILOT* / INSTRUCTOR	53806/237 /243/253
9.	PAOLO ALEJANDRO ENRIQUE	PC1°	43.849	JS 32: COPILOTO / *COPILOT*	53806/134 /253
10.	ROBLEDO FERNANDO	PC1°	54.796	JS 32: PILOTO / *PILOT* / *INSTRUCTOR*	53806/168 /154/239/ 806/267
11.	SOSA WALTER	TLAA	56.545	JS 32: COPILOTO / *COPILOT*	53806/252 /257/806
12.	TAYLOR, PATRICIO	PC1°	85.510	JS 32: COPILOTO / COPILOT	53806/261 /262

EL PRESENTE ANEXO REEMPLAZA AL ANEXO II DE FECHA: 22-JUL-2016.-
THIS ANNEX MODIFIES ANNEX II DATED: JUL 22, 2016.-
FECHA DE EMISIÓN: 09-SEP-2016.-
ISSUED: SEP 9, 2016.-

Cmte. Guillermo Soriano
Jefe de Departamento
Explotadores Aéreos
ANAC

FOLIO 117

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL
NATIONAL BUREAU OF SAFETY

"ESPECIFICACIONES OPERATIVAS" **"ANEXO I"**
"OPERATIONS SPECIFICATIONS" *"ANNEX I"*

EMPRESA: MACAIR JET S.A.
COMPANY: MACAIR JET S.A.

REGISTRO DE AERONAVES AFECTADAS
AUTHORIZED AIRCRAFT

BASE DE OPERACIÓN: AEROPARQUE JORGE NEWBERY.-
FBO (FIXED BASE OPERATIONS): JORGE NEWBERY AIRPORT.-

CERTIFICADO Nº: ANAC - 160 APENDICE: 13.-
CERTIFICATE N°: ANAC.- 160 APPENDIX: 13.-

VIGENCIA: DESDE: 07-ENE-2016 HASTA: 04-ABR-2017.-
EFFECTIVE FROM: JAN 7, 2016 UNTIL: APR 4, 2017.-

RESOLUCION Nº: 003/2016.-
ADMINISTRATIVE DECISION Nº: 003/2016.-

AUTORIZACIÓN DE EXPLOTACIÓN: SERVICIOS NO REGULARES INTERNOS E INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS, CARGA Y CORRESPONDENCIA, USANDO EQUIPOS DE REDUCIDO PORTE; SERVICIOS NO REGULARES INTERNOS DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y CARGA, UTILIZANDO AERONAVES DE GRAN PORTE HASTA EL LÍMITE DE LA AERONAVE MARCA MCDONELL DOUGLAS, MODELO MD SERIE 82/88 O EQUIPOS DE SIMILARES O INFERIORES CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y CAPACIDAD COMERCIAL; Y SERVICIOS NO REGULARES INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y CARGA, USANDO PARA ESE FIN AERONAVES DE GRAN PORTE.
AUTHORIZATION TO CONDUCT: NON REGULAR DOMESTIC AND INTERNATIONAL AIR TRANSPORT SERVICES FOR PASSENGERS, CARGO AND MAIL USING SMALL AIRPLANES; NON REGULAR DOMESTIC AIR TRANSPORT SERVICES FOR PASSENGERS AND CARGO WITH LARGE AIRCRAFT COMPRISING UP TO MC DONNELL DOUGLAS, SERIES 82/88 OR AIRCRAFT WITH SIMILAR OR INFERIOR TECHNICAL CHARACTERISTICS AND COMMERCIAL CAPACITY; NON REGULAR INTERNATIONAL AIR TRANSPORT SERVICES FOR PASSENGERS AND CARGO USING FOR THAT PURPOSE LARGE AIRCRAFT.

Nº *Nº*	**MATRIC.** *Registration Number*	**TIPO** *Type*	**VIGENCIA** *Validity*	**Nº EXP. DA** *Airworthiness Direction (DA)'s file number*	**SERVICIO AUTOR. (1)** *Authorized service*	**Nº ANAC** *File number*
1.	LV-ZPW	JS 32	**AFECTADA HASTA** / *UNTIL* **20-DIC-2017.-**	1.743.755	PASAJEROS (19) *PASSENGERS (19)*	004/16
2.	LV-ZPZ	JS 32	**AFECTADA HASTA** / *UNTIL* **17-MAR-2018.-**	1.744.632	PASAJEROS (19) *PASSENGERS (19)*	259/16

MELISA C. BATTAGLIA
ABOGADA
T° [illegible] F° 788
C.P.A.C.F.

3.	LV-ZST	JS 32	**AFECTADA HASTA / *UNTIL* 16-ENE-2018.-**	23/2013	PASAJEROS (19) *PASSENGERS (19)*	000197/13

(1) OBSERVACIONES EN SERVICIO AUTORIZADO: LA DESIGNACIÓN PASAJEROS, INCLUYE TRANSPORTE DE PERSONAS EN CABINA DE PASAJEROS Y ADEMÁS EQUIPAJE, CORREO Y CARGA EN BODEGAS.
(1) OBSERVATIONS IN AUTHORIZED SERVICES: THE DESIGNATION PASSENGERS, INCLUDES TRANSPORT OF PEOPLE IN PASSENGERS CABIN AND LUGGAGE, MAIL AND LOAD/ CARGO IN COMPARTMENTS.

EL PRESENTE ANEXO REEMPLAZA AL ANEXO I DE FECHA: 01-ABR-2016.-
THIS ANNEX MODIFIES ANNEX I DATED: APR 1, 2016.-

FECHA DE EMISIÓN: 18-JUL-2016.-
ISSUED: JUL 18, 2016.-

Cmte. Guillermo Soriano
Jefe de Departamento
Explotadores Aéreos
ANAC

FOLIO 118

ANEXO XI-

ACREDITACION DE CAPACIDAD ECONOMICA FINANCIERA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

FOLIO
119

MACAIR JET S.A.

ESTADOS CONTABLES
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014
COMPARATIVO CON EL EJERCICIO
FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013

* * * * *

FOLIO 120

MACAIR JET S.A.

Domicilio legal: **Av. Del Libertador 498, Piso 18°, Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

Actividad principal de la Sociedad : **Explotación del transporte aéreo**

Fecha de inscripción en el Registro Público de Comercio: **16 de noviembre de 1993**

Fecha en que se cumple el plazo de duración de la Sociedad: **16 de noviembre de 2092**

Última modificación del estatuto: **30 de mayo de 2008**

Número de registro en la Inspección General de Justicia: **1.581.156**

Número de C.U.I.T.: **30-66351285-0**

Sociedad Controlante: **Ver Nota 4 a los estados contables.**

ESTADOS CONTABLES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

Por el ejercicio comprendido entre el 1ro. de enero de 2014 y el 31 de diciembre de 2014

Composición del capital (Nota 5 a los estados contables):

	Suscripto	Integrado
	$	$
500.000 acciones ordinarias de 1 voto VN $ 1 c/u.	500.000	500.000

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO 121

ESTADO DE SITUACION PATRIMONIAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014
COMPARATIVO CON EL EJERCICIO ECONOMICO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013

Expresado en pesos (Nota 1.c)

		31/12/2014	31/12/2013
ACTIVO			
ACTIVO CORRIENTE			
Caja y Bancos	(Nota 2.1 y 1.f.1)	1.819.479,64	1.138.643,24
Créditos por servicios	(Nota 2.2 y 1.f.2)	18.382.971,27	18.135.179,57
Otros créditos	(Nota 2.3 y 1.f.2)	29.844.943,37	28.135.120,11
	TOTAL ACTIVO CORRIENTE	50.047.394,28	47.408.942,92
ACTIVO NO CORRIENTE			
Otros créditos	(Nota 2.3 y 1.f.2)	-	1.102.428,00
Bienes de uso	(Anexo A y Nota 1.f 3)	1.920.399,82	2.199.225,49
	TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	1.920.399,82	3.301.653,49
	TOTAL ACTIVO	51.967.794,10	50.710.596,41
PASIVO			
PASIVO CORRIENTE			
Deudas comerciales	(Nota 2.4 y 1.f.2)	15.081.249,43	12.562.425,46
Remuneraciones y cargas sociales	(Nota 2.5 y 1.f.2)	726.239,90	1.190.314,78
Cargas fiscales	(Nota 2.6, 1.f .2 y 1.f.6)	898.409,03	942.842,41
Anticipos de clientes	(Nota 2.7 y 1.f.2)	306.076,15	906.865,07
Otras deudas	(Nota 2.8 y 1.f.2)	4.510.225,56	3.250.070,92
Previsiones	(Anexo E y Nota 1.f.4)	1.100.000,00	1.100.000,00
	TOTAL PASIVO CORRIENTE	22.622.200,07	19.952.518,64
PASIVO NO CORRIENTE			
Cargas fiscales	(Nota 2.6, 1.f .2 y 1.f.6)	446.366,96	-
Otras deudas	(Nota 2.8 y 1.f.2)	28.034.418,70	29.322.517,77
	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	28.480.785,66	29.322.517,77
	TOTAL PASIVO	51.102.985,73	49.275.036,41
PATRIMONIO NETO			
Según estado respectivo		864.808,37	1.435.560,00
	TOTAL DEL PASIVO Y DEL PATRIMONIO NETO	51.967.794,10	50.710.596,41

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POVARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO 122

ESTADO DE RESULTADOS POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014 COMPARATIVO CON EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013

Expresado en pesos (Nota 1.c)

		31/12/2014	31/12/2013
Ingresos por servicios	(Nota 2.9)	43.707.074,93	37.311.987,85
Costo de los servicios prestados	(Anexo H)	(37.112.453,13)	(35.671.934,30)
Resultado Bruto-Ganancia		6.594.621,80	1.640.053,55
Gastos de comercialización	(Anexo H)	(3.372.050,03)	(3.791.262,30)
Gastos de administración	(Anexo H)	(5.185.520,13)	(5.214.100,56)
Pérdida Operativa		(1.962.948,36)	(7.365.309,31)
Resultados financieros y por tenencia	(Anexo H)	(2.601.051,10)	6.931.688,68
Subtotal - Pérdida		(4.563.999,46)	(433.620,63)
Otros ingresos y egresos	(Nota 2.10)	(2.393.879,80)	1.423.492,65
Pérdida ordinaria antes de impuesto		(6.957.879,26)	989.872,02
Impuesto a la ganancia mínima presunta	(Nota 1.f .6)	(378.317,93)	(419.120,39)
Resultado del ejercicio- Pérdida/Ganancia		(7.336.197,19)	570.751,63

Las notas 1 a 12 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
Nº de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ESTADO DE EVOLUCION DEL PATRIMONIO NETO POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014 (Nota 1.c)

CONCEPTO	APORTES DE LOS PROPIETARIOS				RESERVA	RESERVA	RESULTADOS NO	
	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISION	APORTES	TOTAL	LEGAL	FACULTATIVA	ASIGNADOS	TOTAL
Saldos al inicio del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	570.751,63	1.435.560,00
S/Asamblea de fecha 8 de abril de 2014								
Reserva facultativa						570.751,63	(570.751,63)	-
S/Asamblea del 29 de diciembre de 2014								
Afectación reserva facultativa						(570.751,63)	570.751,63	-
Absorción pérdida por accionistas							6.765.445,56	6.765.445,56
Resultado del ejercicio- Pérdida							(7.336.197,19)	(7.336.197,19)
Saldos al cierre del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	-	864.808,37

Las notas 1 a 12 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. Tº 100 Fº 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 123

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ESTADO DE EVOLUCION DEL PATRIMONIO NETO POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013 (Nota 1.c)

CONCEPTO	APORTES DE LOS PROPIETARIOS				RESERVA LEGAL	RESERVA FACULTATIVA	RESULTADOS NO ASIGNADOS	TOTAL
	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISION	APORTES	TOTAL				
Saldos al inicio del ejercicio	500.000,00	4.477.018,91	-	4.977.018,91	100.000,00	377.747,41	(4.589.957,95)	864.808,37
S/Asamblea de fecha 13/05/2013:								
Absorción pérdida		(4.212.210,54)	-	(4.212.210,54)		(377.747,41)	4.589.957,95	-
Resultado del ejercicio-Ganancia							570.751,63	570.751,63
Saldos al cierre del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	570.751,63	1.435.560,00

Las notas 1 a 12 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 171

MACAIR JET S.A.
Nº de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014
COMPARATIVO CON EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013
Expresado en pesos (Nota 1.c)

VARIACIONES DEL EFECTIVO

	31/12/2014	31/12/2013
Efectivo al inicio del ejercicio	1.138.643,24	371.803,66
Efectivo al cierre del ejercicio	1.819.479,64	1.138.643,24
Aumento neto del efectivo	680.836,40	766.839,58

CAUSAS DE VARIACIONES DEL EFECTIVO

Actividades operativas		
Pérdida/Ganancia del ejercicio	(7.336.197,19)	570.751,63
Ajustes para arribar al flujo neto de efectivo proveniente de las actividades operativas:		
Amortización de bienes de uso	278.825,67	337.785,16
Impuesto a la ganancia mínima presunta devengado	378.317,93	419.120,39
Cambios en activos y pasivos:		
Aumento créditos por servicios	(247.791,70)	(5.689.140,44)
Aumento otros créditos	(607.395,26)	(816.408,09)
Aumento/Disminución deudas comerciales	2.518.823,97	(303.415,60)
Disminución/Aumento remuneraciones y cargas sociales	(464.074,88)	78.323,96
Aumento/Disminución cargas fiscales	23.615,65	(165.792,00)
Disminución/Aumento anticipos de clientes	(600.788,92)	491.332,45
Disminución/Aumento otras deudas	(27.944,43)	5.844.282,12
Absorción de la pérdida del ejercicio por los accionistas	6.765.445,56	
Flujo neto de efectivo generado por las actividades operativas	680.836,40	766.839,58
Actividades de inversión		
No posee	-	-
	-	-
Actividades de financiación		
No posee	-	-
	-	-
Aumento neto del efectivo	680.836,40	766.839,58

Las notas 1 a 12 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

NOTA 1 - Bases de preparación y presentación de Estados Contables

a) Objeto de los presentes estados contables

Los estados contables adjuntos son preparados con motivo del cierre del ejercicio comercial operado el 31 de diciembre de 2014.

b) Información presentada

Los Estados Contables que se presentan han sido confeccionados conforme con las disposiciones de la Ley 19.550, sus modificaciones y con las normas reglamentarias de la Inspección General de Justicia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2014, presentados en forma comparativa con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013. Asimismo han sido confeccionados conforme a las normas contables contenidas en las Resoluciones Técnicas emitidas por la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas (FACPCE).

c) Reexpresión en moneda constante

Los estados contables adjuntos reconocen las variaciones en el poder adquisitivo de la moneda hasta el 28 de febrero de 2003 de acuerdo a lo requerido por el Decreto 664/2003 del Poder Ejecutivo Nacional y la Resolución General N° 441 de la Comisión Nacional de Valores. Las normas contables profesionales, establecen que la discontinuación en la aplicación del método de reexpresión establecido en la RT N° 6 debió efectuarse a partir del 1° de octubre de 2003.
Los efectos de no haber reconocido las variaciones en el poder adquisitivo de la moneda hasta esta última fecha no han sido significativos en relación a los presentes estados contables.
Sin embargo, la existencia de variaciones importantes como las observadas en los últimos ejercicios en los precios de las variables relevantes de la economía que afectan los negocios de la Sociedad, tales como el costo salarial y el tipo de cambio, aún cuando no alcancen niveles que lleven a las entidades profesionales y reguladores a reinstalar la obligación de practicar los ajustes mencionados precedentemente, igualmente afectan la situación patrimonial y los resultados de la Sociedad, y, por ende, la información brindada en los presentes estados contables, por lo que esas variaciones debieran ser tenidas en cuenta en la interpretación de la situación patrimonial y los resultados que presenta la Sociedad en los presentes estados contables.
Normas contables aprobadas por la FACPCE con vigencia a partir del ejercicio 2013 - Resolución Técnica (RT) 39 - Modificación de las RT N° 6 y 17 sobre expresión en moneda homogénea
La RT 39 fue emitida por la FACPCE el 4 de octubre de 2013 y aprobada por el CPCECABA el 16 de abril de 2014. Dicha norma incorpora a la RT 17, como una característica que identifica un contexto de inflación que amerita ajustar los estados contables para que los mismos queden expresados en moneda de poder adquisitivo de la fecha a la cual corresponden, la existencia de una tasa acumulada de inflación en tres años que alcance o sobrepase el 100%,

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PRÓSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 127

considerando para ello el índice de precios internos al por mayor, del Instituto Nacional de Estadística y Censos.
Por otra parte, la RT 39 modifica a la RT 6 para establecer que si tras un período de interrupción de ajuste de los estados contables para reflejar el efecto de los cambios ocurridos en el poder adquisitivo de la moneda fuera necesario reanudar el ajuste, el mismo aplicará desde el comienzo del ejercicio en que se verifique la existencia de las características que identifican un contexto de inflación, y los cambios a considerar serán los habidos desde el momento en que se interrumpió el ajuste o desde una fecha de alta posterior, según corresponda a las partidas a ajustar.

d) Estados Contables Comparativos

El estado de situación patrimonial, los estados de resultados, de evolución del patrimonio neto y de flujo de efectivo han sido presentados en forma comparativa con dichos estados correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013.

e) Fondos (caja y equivalentes de caja)

Para la confección del estado de flujo de efectivo se consideraron dentro del concepto de efectivo a todos los saldos incluidos dentro del rubro Caja y Bancos.

f) Criterios de valuación

A continuación se indican los principales criterios de valuación utilizados para la confección de los estados contables de la Sociedad:

1. Caja y bancos

En moneda nacional: a su valor nominal.
En moneda extranjera: se convirtieron al tipo de cambio vigente al cierre del ejercicio para la liquidación de estas operaciones. Las diferencias de cambio fueron imputadas a los resultados del ejercicio.

2. Créditos y deudas

En moneda nacional: su medición contable ha sido obtenida mediante el cálculo del valor descontado de los flujos de fondos que originarán estos créditos y deudas. Los créditos y deudas cuya medición no difiere significativamente de su valor nominal con más los intereses devengados, en caso de corresponder, hasta la fecha de cierre del ejercicio, han sido valuados de acuerdo a dicho valor.
En moneda extranjera: han sido valuados de acuerdo a lo mencionado precedentemente teniendo en cuenta los tipos de cambio vigentes al cierre del ejercicio, excepto la valuación de crédito en gestión judicial mencionado en Nota 9. Las diferencias de cambio fueron imputadas a los resultados del ejercicio.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO
V9

3. Bienes de Uso

Los bienes de uso fueron valuados a su costo de adquisición reexpresados conforme a los criterios indicados en el apartado 1.c., menos las correspondientes amortizaciones acumuladas. La amortización de los bienes de uso, calculada por el método de la línea recta, aplicando tasas anuales a partir del año de su alta, es suficiente para extinguir sus valores al final de la vida útil estimada.
En opinión de la Dirección de la Sociedad el valor de los bienes de uso considerados en su conjunto, no supera su valor recuperable.

4. Previsiones

Para deudores incobrables: el cargo por incobrabilidad al cierre de cada ejercicio se determina en base al análisis individual de los clientes.

Para desvalorización impuesto diferido: el monto es determinado en función del valor estimado de recupero del crédito por impuesto diferido.

Para contingencias: Se constituyó con motivo de la discontinuidad de las operaciones con Fiduciaria del Norte S.A. ("Aerochaco") tal como se menciona en Nota 9 y por los sumarios realizados por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) por supuestas infracciones en las actividades aerocomerciales.

5. Patrimonio Neto

Las cuentas componentes del Patrimonio Neto se expresaron conforme a los criterios indicados en el apartado 1.c. precedente.

6. Cargas fiscales

En virtud de la sanción de la Ley N° 25.063 se modificó el impuesto a las ganancias y se creó, por el término de diez ejercicios anuales, el impuesto a la ganancia mínima presunta, el cual fue prorrogado hasta el 30/12/2019 mediante la publicación de las leyes N° 26.426 y 26.545. El impuesto a la ganancia mínima presunta es complementario del impuesto a las ganancias, dado que, mientras este último grava la utilidad impositiva del ejercicio, el impuesto a la ganancia mínima presunta constituye una imposición mínima que grava la renta potencial de ciertos activos productivos a la tasa del 1%, de modo que la obligación fiscal de la Sociedad coincidirá con el mayor de ambos impuestos. Sin embargo, si el impuesto a la ganancia mínima presunta excede en un ejercicio fiscal al impuesto a las ganancias, dicho exceso podrá computarse como pago a cuenta de cualquier excedente del impuesto a las ganancias sobre el impuesto a la ganancia mínima presunta que pudiera producirse en cualquiera de los diez ejercicios siguientes.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A/B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 129

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Al 31 de diciembre de 2014 la sociedad ha efectuado una provisión en concepto de Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta por $ 378.317,93.

La Sociedad determina el cargo contable por el impuesto a las ganancias por el método denominado de impuesto diferido, el cual consiste en el reconocimiento del efecto impositivo de las diferencias temporarias entre la valuación contable y la impositiva de los activos y pasivos, determinado a la tasa vigente del 35% establecida en la Ley de Impuesto a las Ganancias, y su posterior imputación a los resultados de los ejercicios en los cuales se produce la reversión de las mismas, considerando asimismo la posibilidad de utilización de los quebrantos impositivos en el futuro.

Como consecuencia de la aplicación del método del impuesto diferido, al 31 de diciembre de 2014 surge un crédito a favor de la compañía de $ 9.512.575,76, el cual fue previsionado dada la incertidumbre que genera su recuperabilidad.

1) La evolución del crédito por impuesto diferido y el cargo a resultados del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 es el siguiente:

Impuesto Diferido – Evolución	**Impuesto Diferido**	**Previsión Desvalorizac.**	**Cargo a Resultados por imp. a las ganancias**
Activo por impuesto diferido al 31/12/2013	7.601.762,07	(7.601.762,07)	
Evolución del ejercicio:			
*Aumento diferencias temporarias pasivas	(754,40)	754,40	
*Aumento diferencias temporarias activas	1.911.568,09	(1.911.568,09)	
Activo por impuesto diferido al 31/12/2014	9.512.575,76	(9.512.575,76)	-

2) La conciliación entre el cargo a resultados registrado por impuesto a las ganancias y el resultante de aplicar la tasa del 35% establecida por las normas impositivas vigentes al resultado contable del ejercicio es la siguiente:

Resultado antes de Impuesto –Pérdida	(6.957.879,26)
Diferencias Permanentes	1.498.411,57
* Resultado del Ejercicio con Diferencias Permanentes	(5.459.467,69)
Tasa de Impuesto	35%
Cargo Contable por Impuesto a las Ganancias	1.910.813,69
Previsión Activo por ID	(1.910.813,69)
Cargo Contable –neto de previsión-	-.-

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 130

3) El detalle de las partidas incluidas en el crédito por impuesto diferido al 31 de diciembre de 2014, es el siguiente:

	31/12/2014
Diferencias Temporarias Activas	
-Previsiones varias	1.453.179,51
Diferencias Temporarias Pasivas	
-Diferencia amortizaciones	(754,40)
	1.452.425,11
Quebrantos impositivos acumulados	
* Ejercicio 2010	993.220,32
* Ejercicio 2011	2.997.194,42
* Ejercicio 2012	2.326.850,97
* Ejercicio 2014	1.742.884,94
	8.060.150,65
Activo por Impuesto Diferido	**9.512.575,76**
Previsión Desvalorización Activo por Impuesto Diferido	**(9.512.575,76)**

NOTA 2 - Composición de los principales rubros

2.1 Caja y Bancos

	31/12/2014	31/12/2013
Caja en Moneda Local	8.715,74	59.841,43
Caja en Moneda Extranjera (Anexo G)	6.794,10	71.705,78
Valores a depositar	1.028.769,05	56.589,57
Bancos en Moneda Local	775.200,75	950.459,20
Puente Hnos. en Moneda Local	-.-	47,26
TOTAL	**1.819.479,64**	**1.138.643,24**

2.2 Créditos por servicios

	31/12/2014	31/12/2013
Créditos por ventas	12.865.409,07	12.933.571,21
Otros	5.417.382,71	5.532.959,89
Soc. Art.33 Ley 19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	5.592.577,12	5.134.100,53
Previsión para deudores incobrables (Anexo E)	(5.492.397,63)	(5.465.452,06)

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PRÓSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 131

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

TOTAL	**18.382.971,27**	**18.135.179,57**

2.3 Otros Créditos

	31/12/2014	31/12/2013
Corrientes:		
Soc. Art.33 Ley N°19.550 y partes relacionadas en Moneda Local (Nota 3)	7.073.551,45	6.006.164,31
Soc. Art.33 Ley N°19.550 y partes relacionadas en Moneda Extranjera (Anexo G y Nota 3)	85.432,09	-.-
Créditos fiscales	7.154.457,06	6.758.733,00
Anticipo a Proveedores	9.839,02	60.717,22
Gastos a recuperar aeronaves	10.943,00	-.-
Adelantos a rendir	59.567,93	24.457,81
Créditos en gestión judicial en Moneda Extranjera (Anexo G y Nota 9)	12.962.000,00	12.962.000,00
Otros en Moneda Local	2.489.152,82	2.323.047,77
TOTAL	**29.844.943,37**	**28.135.120,11**

	31/12/2014	31/12/2013
No Corrientes:		
Activo por Impuesto Diferido	9.512.575,76	7.601.762,07
Previsión por desvalorización Activo por Impuesto Diferido (Anexo E)	(9.512.575,76)	(7.601.762,07)
Soc. Art.33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	-.-	1.102.428,00
TOTAL	**-.-**	**1.102.428,00**

2.4 Deudas comerciales

	31/12/2014	31/12/2013
Proveedores en moneda local	4.050.431,22	2.935.544,83
Proveedores en moneda extranjera (Anexo G)	4.344.365,82	3.053.963,41
Proveedores documentados	193.227,30	60.500,76
Provisión facturas a recibir	1.311.238,44	801.379,42
Provisión para mantenimiento	-.-	214.700,39
Soc. Art.33 Ley N°19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	5.181.986,65	5.496.336,65
TOTAL	**15.081.249,43**	**12.562.425,46**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POLLARD
Presidente

FOLIO 132

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

2.5 Remuneraciones y cargas sociales

	31/12/2014	31/12/2013
Sueldos a pagar	422.121,00	696.088,00
Cargas sociales a pagar	300.203,88	288.190,44
Otros	3.915,02	206.036,34
TOTAL	**726.239,90**	**1.190.314,78**

2.6 Cargas fiscales

	31/12/2014	31/12/2013
Corrientes:		
Retenciones Imp. a las Gcias a depositar	65.570,06	2.508,13
Percepciones Imp. a las Gcias a depositar	157.238,97	133.888,12
Retenciones Imp. s/ los Ingresos Brutos a depositar	10.931,93	5.080,15
Percepciones Imp. s/ los Ingresos Brutos a depositar	12.255,73	5.087,61
Impuesto s/los Ingresos Brutos a pagar	360.319,85	600.352,38
Intereses a pagar Imp. s/los Ingresos Brutos	48.090,76	
Imp. s/ los Ingresos Brutos-Plan de facilidades de pago	129.729,68	
Provisión Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta	378.317,93	419.120,39
Menos: Anticipos ingresados	(264.045,88)	(223.194,37)
TOTAL	**898.409,03**	**942.842,41**
No corrientes:		
Imp. s/ los Ingresos Brutos-Plan de facilidades de pago	446.366,96	-.-
TOTAL	**446.366,96**	**-.-**

2.7 Anticipo de clientes

	31/12/2014	31/12/2013
Adelanto de clientes	-.-	118.493,61
Ingresos cobrados por adelantado	306.076,15	788.371,46
TOTAL	**306.076,15**	**906.865,07**

2.8 Otras deudas

	31/12/2014	31/12/2013
Corrientes:		
Provisión reparación motores	4.294.679,68	2.994.272,66
Otras deudas	215.545,88	255.798,26
TOTAL	**4.510.225,56**	**3.250.070,92**
No Corrientes:		

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público UCA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 133

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Soc. Art.33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	28.034.418,70	29.322.517,77
TOTAL	**28.034.418,70**	**29.322.517,77**

2.9 Ingresos por servicios

	31/12/2014	31/12/2013
Soc. Art. 33 Ley N°19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	157.771,16	40.812,52
Servicio de transporte de pasajeros y otros	43.549.303,77	37.271.175,33
TOTAL	**43.707.074,93**	**37.311.987,85**

2.10 Otros ingresos y egresos

	31/12/2014	31/12/2013
Siniestros recuperados	-.-	1.349.449,20
Acuerdos aeronaves administradas	(2.393.879,80)	
Otros	-.-	74.043,45
TOTAL	**(2.393.879,80)**	**1.423.492,65**

NOTA 3 - Saldos y operaciones con sociedades Art. 33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas

	31/12/2014	31/12/2013
Créditos por Servicios		
Créditos por ventas		
Correo Argentino S.A.	344.823,77	344.823,77
Chery Socma S.A.	-.-	47.993,02
Socma Americana S.A.	476.410,63	476.410,65
Sideco Americana S.A.	343.863,40	-.-
Macair Transporte Aéreo S.A.	4.415.876,82	4.253.270,59
Yuto S.A	11.602,50	11.602,50
Total Créditos por Servicios	**5.592.577,12**	**5.134.100,53**

	31/12/2014	31/12/2013
Otros créditos corrientes:		
Socma Americana S.A.	85.432,09	35.040,86
Macair Transporte Aéreo S.A.	7.073.551,45	5.971.123,45
Total	**7.158.983,54**	**6.006.164,31**
Otros créditos no corrientes:		
Macair Transporte Aéreo S.A.	-.-	1.102.428,00
Total	**-.-**	**1.102.428,00**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 136

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Total Otros Créditos	**7.158.983,54**	**7.108.592,31**

	31/12/2014	31/12/2013
Deudas comerciales		
Correo Argentino S.A.	107.521,93	107.521,93
Socma Americana S.A.	7.395,52	7.395,52
Sideco Americana S.A.	5.067.069,20	5.381.419,20
Total Deudas Comerciales	**5.181.986,65**	**5.496.336,65**

	31/12/2014	31/12/2013
Otras deudas no corrientes:		
Socma Americana S.A.	1.940.645,56	
Sideco Americana S.A.	26.093.773,14	29.322.517,77
Total Otras Deudas	**28.034.418,70**	**29.322.517,77**

	31/12/2014	31/12/2013
Ingresos por servicios:		
Ingresos por servicios de transporte aéreo y otros:		
Chery Socma S.A.	-.-	40.812,52
Sideco Americana S.A.	157.771,16	-.-
Total Ingresos por Servicios Soc. Art. 33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas	**157.771,16**	**40.812,52**

	31/12/2014	31/12/2013
Costo de los servicios prestados:		
Alquiler de Aeronaves:		
Macair Transporte Aereo S.A.	2.296.740,98	2.357.556,45
Total Costo de los servicios prestados Soc. Art. 33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas	**2.296.740,98**	**2.357.556,45**

	31/12/2014	31/12/2013
Intereses		
Sideco Americana S.A.		
- Intereses perdidos	(1.649.621,08)	(1.551.430,98)
Total Intereses	**(1.649.621,08)**	**(1.551.430,98)**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POWARD
Presidente

FOLIO 135

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

NOTA 4 - Sociedad Controlante

Sociedad Controlante: Sideco Americana S.A.
Domicilio legal: Av. del Libertador 498 – piso 18 – Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Actividad Principal: Participación en concesiones y/o licencias de servicios, financiera y de organización inmobiliaria, saneamiento y ecología energética y de minería y constructora.
Participación en el Capital y votos: 88,68 %.

NOTA 5 - Capital

El capital suscripto, emitido e integrado de la Sociedad al 31 de diciembre de 2014 asciende a $ 500.000.

NOTA 6 - Apertura de saldos de deudores y acreedores. Plazo. Tasas de interés. Pautas de Actualización

	Créditos por servicios	Otros créditos	Deudas comerciales	Remuneraciones y Cargas Sociales	Cargas fiscales	Anticipos de clientes	Otras deudas (1)
Sin plazo	476.410,63	14.483.198,62	815.362,10				4.294.679,68
Vencido	5.116.827,09	12.962.000,00	8.466.585,62		394.104,80		
A vencer							
1° Trimestre	12.789.733,55	766.879,50	4.297.171,05	726.239,90	292.734,92	306.076,15	170.774,45
2° Trimestre		709.777,60	759.470,95		146.704,47		44.771,43
3° Trimestre		486.029,05	556.994,78		32.432,42		
4° Trimestre		414.155,60	185.664,93		32.432,42		
Más de un año		22.903,00			446.366,96		28.034.418,70
Total 2014	18.382.971,27	29.844.943,37	15.081.249,43	726.239,60	1.344.775,99	306.076,15	32.544.644,26
Total 2013	18.135.179,57	29.237.548,11	12.562.425,46	1.190.314,78	942.842,41	906.865,07	32.572.588,69

(1) $ 26.093.773,14: Con interés compensatorio del 6% anual

NOTA 7 – Garantías recibidas

Con fecha 4 de junio de 2010, Fiduciaria del Norte S.A. libró un pagaré a la vista y sin protesto por la suma de U$S 2.000.000 a favor de Macair Jet S.A. en garantía del pago indicado en la Cláusula Séptima del "Acuerdo de Desvinculación" suscripto entre las partes, según se menciona en Nota 9.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público UCA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 136

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

NOTA 8- Vuelos comerciales (Aero-Chaco)- Acuerdo de desvinculación

Con fecha 26 de marzo de 2010, Fiduciaria del Norte S.A. (Fiduciaria del Norte), en su carácter de Fiduciario del "Fideicomiso Aero Chaco", notificó a Macair Jet S.A. ("Macair") mediante carta documento, que a partir del 1° de abril de 2010 ésta debía suspender la operatoria por: i) la comercialización de pasajes aéreos en los términos de la "Oferta de prestación de servicios de comercialización" de fecha 1° de diciembre de 2008 y ii) la prestación de servicios de transporte aerocomercial conforme los términos del "Acuerdo de prestación de servicios de transporte aéreo" celebrado en fecha 26 de noviembre de 2008.
En función de dicha resolución, finalmente las partes celebraron el "Acuerdo de Desvinculación" de fecha 15 de Junio de 2010 ("Acuerdo"), mediante el cual perfeccionaron la rescisión bilateral de los Acuerdos mencionados en el párrafo anterior. Como consecuencia de ello, Fiduciaria del Norte reconoció en forma expresa un crédito a favor de Macair de Pesos Catorce Millones ($ 14.000.000) en concepto de horas block efectivamente voladas y facturadas por Macair y de la comercialización de pasajes aéreos hasta el 31 de marzo de 2010, inclusive; importe que fue aceptado de conformidad por ambas partes. Se acordó para su cancelación, un plan de pagos calculado conforme sistema francés de 13 cuotas mensuales y consecutivas con un interés nominal anual del 12% - con más la alícuota correspondiente al Impuesto al Valor Agregado - y con vencimiento los días 31 de cada mes, habiéndose cancelado en su totalidad.
Asimismo, y según lo estipulado en la Cláusula Séptima del Acuerdo, Fiduciaria del Norte en fecha 4 de Junio de 2010 libró a favor de Macair un pagaré a la vista, sin protesto, por la suma de Dólares Estadounidenses Dos Millones (U$S 2.000.000.-) que garantizaba a Macair el pago de la suma de Dólares Billetes Estadounidenses Dos Millones (U$S 2.000.000) a ser abonada por Fiduciaria del Norte, en calidad de reembolso por las inversiones, gastos y demás erogaciones efectuadas por Macair con el fin de prestar adecuadamente los servicios previstos en el Acuerdo de Prestación de Servicios de Transporte y al Acuerdo de Comercialización referidos en el primer párrafo, en caso de que Macair no obtuviese, al 31 de Diciembre de 2010, el permiso emitido por la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil) para la explotación de servicios aéreos no regulares internos e internacionales de transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo hasta el límite de las aeronaves MC DONNEL DOUGLAS MD-Serie 80 o de similares características.
Habiéndose cumplido la condición que hiciera expedita el cobro de la suma precitada, Macair, luego de reclamar al deudor el pago de la suma de U$S 2.000.000 mediante carta documento recibida por el deudor el 23 de mayo de 2011, y ante su incumplimiento, presentó el pagaré a la vista al pago, pero Fiduciaria del Norte no dio curso a lo requerido. Ante estas circunstancias, Macair el 15 de junio de 2011 manifestó, mediante Carta Documento remitida a Fiduciaria del Norte, su decisión de iniciar el correspondiente juicio ejecutivo para obtener judicialmente el cobro del cartular.
Con fecha 30 de julio de 2012 Macair promovió demanda ejecutiva contra Fiduciaria del Norte S.A. ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial N° 5, Secretaría N° 10 bajo Expte. N° 69474/2012, en los términos de lo normado por los arts. 520, 523 inc. 5°, subsiguientes y concordantes del Código Civil y Comercial de la Nación, por el cobro de la suma de U$S 2.000.000. en concepto de capital, con más sus intereses - calculados desde el 1 de Junio de 2011 a la tasa activa que aplica el Banco de la Nación Argentina para sus operaciones de descuento de documentos de terceros a 30 días - hasta la fecha de su efectivo pago, demás accesorios, gastos causídicos, costos y costas de la ejecución.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 137

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Junto con la demanda ejecutiva Macair promovió contra Fiduciaria del Norte S.A. beneficio de litigar sin gastos manifestando la imposibilidad de afrontar los gastos del proceso ante el mismo Juzgado y Secretaría bajo el Expte. Nro. 69475/2012 en los términos de lo normado por los arts. 78 y siguientes del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.
Con fecha 15 de marzo de 2013 el Sr. Juez interviniente, Dr. Fernando Durao, dictó sentencia de trance y remate, desestimando las excepciones de incompetencia e inhabilidad de título planteadas por Fiduciaria del Norte S.A., condenando a ésta a abonarle a Macair Jet S.A. la suma de u$s 13.500.-, con más los intereses que fijó a la tasa única y omnicomprensiva del 8 % anual, y las costas del proceso.
Posteriormente, el 26 de marzo de 2013 el magistrado Dr. Fernando Durao hizo lugar a nuestra "aclaratoria", rectificando la sentencia de trance y remate en el sentido que la misma prosperará por la suma de U$S 2.000.000.- en concepto de capital.
La sentencia de Primera Instancia fue apelada por Fiduciaria del Norte S.A., por lo que el juicio ejecutivo se elevó a la Sala "C" de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones del fuero Comercial. Una vez sustanciado el memorial, dicha Cámara de Apelaciones en resolución de fecha 15 de octubre de 2013 rechazó el recurso interpuesto por la demandada, y confirmó en todos sus términos la sentencia de trance y remate que mandara llevar adelante la ejecución del pagaré.
Fiduciaria del Norte S.A. fue intimada por cédula a cumplir con los términos de la sentencia, y ante su caso omiso se inició de inmediato la ejecución de la misma, habiéndose obtenido en el Juzgado el embargo sobre todas las cuentas bancarias que posee Fiduciaria del Norte S.A. en el Nuevo Banco del Chaco S.A., hasta cubrir la suma de U$S 2.000.000,- con más la cantidad de U$S 600.000,- oficio de embargo que se ingresó en dicha entidad bancaria el 10 de enero de 2014, junto con un acta notarial.
El Directorio, basándose en la opinión de sus asesores legales, considera recuperable dicho crédito a favor de Macair Jet S.A. Asimismo, adoptando un criterio de prudencia, la dirección decidió no reconocer actualización ni intereses devengados durante el presente ejercicio sobre dicha acreencia, quedando su valor a los importes registrados al 31 de diciembre de 2013.
Con fecha 24 de septiembre de 2013, Fiduciaria del Norte S.A. entabla demanda ordinaria contra Macair Jet S.A., por la suma de $ 4.130.000,- proveniente de la multa diaria de $ 5.000,- establecida en la cláusula QUINTA del acuerdo de desvinculación que firmaran las partes, y por no haberse contratado una auditoría externa a efectos de presentar la composición de saldos a cobrar al 31/03/2010, la cual quedó radicada ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial N° 5, Secretaría N° 10, en virtud de la conexidad reconocida con el expediente caratulado "Macair Jet S.A. c/Fiduciaria del Norte S.A. s/Ejecutivo.
Dicha demanda fue contestada en tiempo y forma, el día 5 de noviembre de 2013, zanjando así la primera etapa del proceso ordinario.
En resolución dictada el día 18 de noviembre de 2013 el Juez interviniente fijó audiencia de apertura a prueba (conforme Art. 360 del Código Procesal) para el día 18 de febrero de 2014.
A la fecha de emisión de los presentes estados contables este proceso se encuentra en la etapa de abierto a prueba.

NOTA 9-Procesos judiciales relacionados con la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC):

9.1 "Macair Jet S.A. c/ ANAC s/ Medidas cautelares" y Macair Jet S.A. c/ANAC y otros s/ Proceso de Conocimiento"

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 136

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

En el mes de octubre de 2012, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) dictó la resolución 810/2012 por la que prohibió, a partir del 1 de agosto de 2013, la operación en Aeroparque de Aeronaves de capacidad inferior a 30 pasajeros.
Esta prohibición habría impedido la continuidad de la actividad de Macair Jet S.A. desde el Aeroparque Jorge Newbery en la medida en que la empresa desarrolla su actividad con aeronaves de capacidad inferior a 30 pasajeros.
Asimismo, en el mes de noviembre de 2012 el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) emitió la Resolución 123/2012, por la que se dispuso que a partir del 1 de agosto de 2013 las instalaciones que eran utilizadas para la guarda y mantenimiento de aeronaves de pequeño porte, podrían ser asignadas al Estado Nacional y a las líneas aéreas que operen vuelos regulares internos e internacionales desde dicho aeropuerto. A tal fin, el ORSNA instruyó a Aeropuertos Argentina 2000 a iniciar las gestiones tendientes para que a partir de la referida fecha cesen las actividades de guarda de aeronaves de pequeño porte en Aeroparque.
El 23 de Abril de 2013 Macair Jet S.A. impugnó la Resolución 810/2012 en sede administrativa, reclamo que fue rechazado por la ANAC.
El 22 de Julio de 2013 Macair Jet S.A. solicitó ante el fuero civil y comercial una medida cautelar con el objeto de que se suspendan los efectos de la Resolución 810/2012 de la ANAC y de la Resolución 123/2012 del ORSNA.
El 1 de Agosto de 2013 el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 resolvió hacer saber a la ANAC que "a partir del 1 de agosto de 2013 y por el término provisorio de 6 meses , permita operar en el Aeroparque Jorge Newbery a las aeronaves de capacidad inferior a 30 pasajeros que explota MACAIR JET, en aquellas franjas horarias en las que no se configure el límite de capacidad operativa de dicha base". (Primera Medida Cautelar)
El 20 de Agosto de 2013 Macair Jet S.A. fue notificada de la Resolución 124/2013 del ORSNA, por la que, como un acto de ejecución de la Resolución 123/2012 del ORSNA, se dispuso: (i) Tener por extinguido el contrato de explotación entre la empresa Macair Jet S.A. y Aeropuertos Argentina 2000, por el cual aquella empresa ocupa su hangar; (ii) intimar a Macair Jet S.A. para que en el plazo de 10 días corridos haga entrega de su hangar; (iii) para que en el caso de que la empresa no se avenga a cumplir con la intimación de entrega del hangar, instruir a la Gerencia de Asuntos Jurídicos para que articule la acción judicial según el procedimiento judicial previsto en la Ley 17.091.
El 22 de Agosto de 2013 el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11, amplió la medida cautelar oportunamente dictada y resolvió "hacer saber a la ANAC, ORSNA y Aeropuertos Argentina 2000 S.A. que deberán abstenerse de ejecutar cualquier medida o acto de aplicación fundado en la Resolución 810/2012 y Resolución 123/2012 y de realizar cualquier acto que afecte el material y/o infraestructura empleada por Macair Jet para desarrollar su actividad (incluso el hangar), habida cuenta de la vigencia de la medida cautelar ordenada con fecha 1 de Agosto de 2013. (Segunda Medida Cautelar).
El 12 de Febrero de 2014 el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 dispuso extender las medidas cautelares hasta el 1 de Agosto de 2014, y luego, por resolución del referido Juzgado del 15 de julio de 2014 se extendieron las medidas cautelares hasta el 1 de febrero de 2015. El 17 de diciembre de 2014 se volvieron a extender hasta el 1 de agosto de 2015.

Las medidas cautelares ordenada el 22 de Agosto de 2013 como la extensión de la misma dispuesta el 12 de Febrero de 2014 y el 15 de julio de 2014 fueron apeladas por la ANAC, encontrándose pendiente la

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 139

resolución del recurso por la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal.
El 23 de Diciembre de 2013 Macair Jet S.A. presentó la acción de fondo, tendiente a la impugnación de las Resoluciones 810/2012 de la ANAC y 124/2012 del ORSNA, cuyos efectos respecto de Macair Jet S.A. habían sido suspendidos mediante la Primera y Segunda medidas cautelares dictadas en los autos "MACAIR JET S.A. c/ANAC s/Medidas Cautelares", quedando la causa radicada ante el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11.
La acción de fondo fue caratulada "MACAIR JET c/ANAC y otros s/Proceso de Conocimiento".
El 10 de diciembre de 2014 Macair Jet S.A. amplió la demanda incorporando nuevos elementos de prueba.
Tras extender la Primera y Segunda Medidas Cautelares, el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 se declaró incompetente para entender en los autos "MACAIR JET c/ANAC y otros s/Proceso de Conocimiento", en el que tramita la acción de fondo. Esta resolución fue apelada por Macair Jet S.A.
Por resolución de la Sala II de La Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal dictada el 8 de agosto de 2014, el referido Tribunal declaró la competencia del fuero civil y comercial federal para entender en la causa.
Frente a la acción de inhibitoria planteada por el Estado Nacional en los autos "MACAIR JET SA c/ANAC s/ Medidas Cautelares", tendiente a que se declare la incompetencia del fuero civil y comercial federal para entender en la causa, la Sala V de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal hizo lugar al planteo y declaró la competencia del fuero contencioso administrativo federal.
En consecuencia, quedó planteado un conflicto de competencia entre el fuero contencioso adminstrativo federal y el civil y comercial, dado que ambos fueros consideran que son competentes para intervenir en las causas. Este conflicto debe ser resuelto por la Corte Suprema de Justicia de la Nación.
Frente a esta situación, el 26 de noviembre de 2014 el Juzgado en lo Civil y Comercial Federal N° 11 resolvió elevar las actuaciones a la Corte Suprema de Justicia de la Nación para que resuelva cuál es el fuero competente para continuar entendiendo en las causas.

9.2 "Macair Jet S.A. c/EN-ANAC s/Recurso Directo para juzgados" (Expte. 11.927/2014)
La ANAC imputó a Macair Jet S.A., en el marco del Expediente N° S01:0094961/2010, las infracciones previstas en los apartados 18 y 19, del Nro. 24, Anexo I del Decreto 326/82, por la supuesta realización de dos vuelos no regulares, los días 17 y 27 de febrero 2010, sin contar con la aprobación de la autoridad aeronáutica, incumpliendo aparentemente la Disposición N° 06/2003, y por supuesto incumplimiento a cualquier condición y/o exigencia en el instrumento de concesión, autorización o permiso.
Con fecha 24 de mayo de 2011 la firma presentó el correspondiente descargo. El 20 de agosto de 2013 la Dirección Nacional de Transporte Aéreo notificó a la firma de la Disposición N° 129/13. En la misma se resolvió imponerle a Macair una multa total de USD 10.472,-, por considerarla incursa en la supuesta infracción. El importe total de la infracción se compone de la siguiente manera: USD 6.069,- correspondiente al tramo Buenos Aires- Lima, y USD 4.403,- correspondiente al tramo Buenos Aires- Rio de Janeiro.
Con fecha 13 de septiembre de 2013, la firma interpuso el correspondiente recurso de apelación contra dicha Disposición, por considerarla arbitraria e improcedente. El 10 de marzo de 2014, fue dictada la

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 420

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Resolución N° 115/2014, rechazando el Recurso de Apelación interpuesto por Macair contra la Disposición 129/2013.
El 4 de abril de 2014, se presentó ante la Justicia en el Fuero Contencioso Administrativo Federal el Recurso Directo de Apelación contra la Resolución ANAC N° 115/2014. El expediente se encuentra tramitando en el Juzgado Contencioso Administrativo Federal N° 11, Secretaría N° 21, bajo el Expediente N° 11.927/2014.
Con fecha 8 de agosto de 2014, Macair fue notificado de la contestación de la ANAC al recurso directo interpuesto. En virtud de ello, se realizó una presentación el día 19 de agosto de 2014 solicitando se corra traslado de dicha contestación, toda vez que la demandada aportó en autos prueba documental e introdujo hechos novedosos.
El 28 de agosto de 2014 se presentó un escrito contestando el traslado de la contestación de ANAC. En el mismo, se manifestó la improcedencia del argumento de ANAC con relación a la afectación a la seguridad aérea. Se sugirió hacer lugar a la revisión y control de legalidad de la Disposición 129/13 y Resolución 115/14 ambos actos emanados de ANAC. Asimismo, se solicitó por intermedio del Juzgado que se abstenga la ANAC de pretender iniciar acción alguna para perseguir el cobro de la multa recurrida, ello por cuanto un accionar de tal modo por parte de la ANAC implicaría un absoluto desconocimiento de la regulación específica en la materia establecida en el Código Aeronáutico de la República Argentina (Ley 17.285) toda vez que la multa no se encuentra ni firme ni consentida por estar pendiente de resolución el recurso directo interpuesto.

NOTA 10– Bienes de disponibilidad restringida

No existen

NOTA 11– Hechos Posteriores

Desde la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de aprobación de los Estados Contables no se han producido otros acontecimientos y/o transacciones, además de los detallados en notas a los estados contables, que puedan afectar significativamente la situación patrimonial y financiera de la Sociedad.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A./B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ANEXO A
BIENES DE USO
Por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014
Comparativo con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013
Expresado en pesos (Nota 1.c)

RUBRO	VALOR DE ORIGEN				AMORTIZACIONES ACUMULADAS					NETO RESULTANTE 31/12/2014	NETO RESULTANTE 31/12/2013
	Al inicio del ejercicio	Altas del ejercicio	Bajas	Al cierre del ejercicio	Al inicio del ejercicio	%	Aumentos	Bajas	Al cierre del ejercicio		
Muebles y útiles	649.754,49	-	-	649.754,49	453.378,69	10,00	40.617,84	-	493.996,53	155.757,96	196.375,80
Instalaciones	218.503,67	-	-	218.503,67	142.251,13	10,00	15.270,12	-	157.521,25	60.982,42	76.252,54
Otros equipos	899.018,92	-	-	899.018,92	892.755,95	20,00	4.447,30	-	897.203,25	1.815,67	6.262,97
Software	74.315,00	-	-	74.315,00	51.274,99	33,33	7.680,00	-	58.954,99	15.360,01	23.040,01
Rodados	106.267,78	-	-	106.267,78	106.267,78	20,00	-	-	106.267,78	-	-
Herramentales y otros	8.809,79	-	-	8.809,79	8.809,78	33,33	-	-	8.809,78	0,01	0,01
Mejoras nuevo Hangar	2.886.709,93	-	-	2.886.709,93	989.415,77	7,14	210.810,41	-	1.200.226,18	1.686.483,75	1.897.294,16
TOTALES	4.843.379,58	-	-	4.843.379,58	2.644.154,09	-	278.825,67	0,00	2.922.979,76	1.920.399,82	2.199.225,49

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 157

MACAIR JET S.A.
Nº de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ANEXO E
PREVISIONES
Por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014
Comparativo con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013
Expresado en pesos (Nota 1.c)

RUBRO	31/12/2014			TOTAL 31/12/2013
	Saldo al comienzo del ejercicio	Aumento (Disminución)	Saldo al cierre del ejercicio	
Deducidas del activo				
Previsión por desvalorización Activo por Impuesto Diferido	7.601.762,07	-	7.601.762,07	7.601.762,07
Deudores Incobrables- Créditos por Servicios	5.465.452,06	26.945,57	5.492.397,63	5.465.452,06
Deducidas del pasivo				
Previsión para contingencias	1.100.000,00	-	1.100.000,00	1.100.000,00
TOTALES	14.167.214,13	26.945,57	14.194.159,70	14.167.214,13

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. Tº 100 Fº 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 182

MACAIR JET S.A.
Nº de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO 143

ANEXO G
ACTIVOS Y PASIVOS EN MONEDA EXTRANJERA
Por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014
Comparativo con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013
Expresado en pesos (Nota 1.c)

CUENTA PRINCIPAL	MONEDA EXTRANJERA CLASE	MONTO	TIPO DE CAMBIO	TOTAL 31/12/2014	TOTAL 31/12/2013
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE					
Caja y Bancos	U$S	803,94	8,4510	6.794,10	71.705,78
Otros créditos	U$S	2.000.000,00	6,4810	12.962.000,00	12.962.000,00
Otros créditos - Sociedades Art. 33 Ley 19550	U$S	10.109,11	8,4510	85.432,09	50.381,23
TOTAL ACTIVO CORRIENTE				13.054.226,19	13.084.087,01
PASIVO					
PASIVO CORRIENTE					
Proveedores	U$S	508.053,54	8,5510	4.344.365,82	3.053.963,41
TOTAL PASIVO CORRIENTE				4.344.365,82	3.053.963,41

U$S= dólares estadounidenses

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. Tº 100 Fº 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO

ANEXO H

INFORMACION REQUERIDA POR EL ARTICULO 64-INC. B) DE LA LEY 19.550
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014
COMPARATIVO CON EL EJERCICIO ECONOMICO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013

Expresado en pesos (Nota 1.c)

RUBRO	Costo de los servicios prestados	Gastos de administración	Gastos de comercialización	Resultados financieros	TOTAL 31/12/2014	TOTAL 31/12/2013
Honorarios y retribuciones por servicios	1.436.846,89	780.076,00			2.216.922,89	1.997.723,92
Honorarios al Directorio		87.571,43			87.571,43	73.285,71
Sueldos y jornales	3.626.851,58	2.185.502,55	709.587,22		6.521.941,35	8.239.303,88
Cargas sociales	818.234,48	493.059,47	160.086,15		1.471.380,10	1.850.361,07
Otros gastos de personal	397.840,85	239.734,70	77.836,87		715.412,42	658.537,79
Comisiones por vuelos			552.155,68		552.155,68	119.546,40
Publicidad			8.571,35		8.571,35	12.310,80
Gastos Aeropuerto	2.696.158,38				2.696.158,38	1.915.595,30
Combustible	9.270.327,34				9.270.327,34	9.018.232,69
Gastos de abordo	363.790,14				363.790,14	263.022,44
Gastos Tripulación	1.974.289,61				1.974.289,61	2.244.671,95
Alquiler aeronaves	6.665.680,99				6.665.680,99	4.813.693,81
Mantenimiento	6.886.293,45				6.886.293,45	6.881.795,04
Seguros	2.062.237,68	93.134,87			2.155.372,55	1.720.498,84
Gastos Hangar	290.680,29				290.680,29	287.549,17
Amortización Bienes de uso	215.257,71	63.567,96			278.825,67	337.785,16
Imp., tasas y contribuciones		457.111,35	1.387.041,33		1.844.152,68	1.637.306,37
Gastos y comisiones bancarias		210.097,16			210.097,16	398.825,87
Movilidad	30.649,81	48.481,88	7.968,73		87.100,42	80.800,76
Gastos generales	377.313,93	527.182,76	333.622,03		1.238.118,72	1.084.688,40
Gastos de representación			95.243,80		95.243,80	101.684,07
Deudores incobrables			39.936,87		39.936,87	940.077,72
Intereses, multas y recargos				1.996.975,57	1.996.975,57	(2.374.365,99)
Diferencia de cambio				606.857,43	606.857,43	(4.557.322,69)
Descuentos obtenidos				(2.781,90)	(2.781,90)	-
Total	37.112.453,13	5.185.520,13	3.372.050,03	2.601.051,10	48.271.074,39	37.745.608,48

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO
165

MACAIR JET SOCIEDAD ANÓNIMA

ESTADOS CONTABLES CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

RATIFICACIÓN DE FIRMAS LITOGRAFIADAS

"Por la presente ratificamos nuestras firmas que obran litografiadas en los estados contables por el ejercicio finalizado el 31 de Diciembre de 2014 de MACAIR JET SOCIEDAD ANÓNIMA, en las fojas que anteceden desde la página N° 1 hasta la página N° 25".

Firmado a efectos de su identificación
con el informe de fecha 10-02-2015

Carlos Alberto Vinci
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público (UCA)
C.P.C.E.C.A.B.A. Tº 100 Fº 201

Sr. Edgardo Prospero Agyard
Presidente

FOLIO 166

INFORME DEL AUDITOR

A los señores Directores de
MACAIR JET S.A.
CUIT: 30-66351285-0
Domicilio legal: Av. del Libertador 498, Piso 18°
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

En mi carácter de Contador Público Independiente, informo sobre la auditoría que he realizado en los estados contables de **MACAIR JET S.A.** detallados en el apartado 1. siguiente:

1. ESTADOS CONTABLES AUDITADOS

1.1. Estado de Situación Patrimonial al 31 de diciembre de 2014 y al 31 de diciembre de 2013.
1.2. Estado de Resultados por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 y el 31 de diciembre de 2013.
1.3. Estado de Evolución del Patrimonio Neto por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 y el 31 de diciembre de 2013.
1.4. Estado de Flujo de efectivo por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 y el 31 de diciembre de 2013.

Incluyendo la información complementaria –Notas N° 1 a 11 y Anexos A, E, G Y H- integrantes de los citados estados.
Dichos estados contables han sido preparados y aprobados por el Directorio de la Sociedad, en ejercicio de sus funciones.

2. ALCANCE DE LA AUDITORIA

Para poder emitir una opinión sobre los estados contables mencionados, he realizado el examen de acuerdo con las normas de auditoría vigentes –incluidas en la Resolución Técnica N° 7 de la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas-, cuyo texto ordenado de normas profesionales fue aprobado por Resolución CD 087/03 del Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Estas normas exigen la adecuada planificación y ejecución de la auditoría para poder establecer con un nivel de razonable seguridad, que la información proporcionada por los estados contables considerados en su conjunto, carece de errores o distorsiones significativos.
Una auditoría comprende básicamente, la aplicación de pruebas selectivas para obtener evidencias respaldatorias de montos y afirmaciones relevantes; la evaluación de aquellas estimaciones importantes realizadas por la dirección de la sociedad y la revisión del cumplimiento de las normas contables profesionales de valuación y exposición vigentes.

3. DICTAMEN

En mi opinión, los estados contables mencionados en el punto 1, presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación patrimonial de MACAIR JET S.A. al 31 de diciembre de 2014 y al 31 de diciembre de 2013, el estado de resultados, la evolución del

FOLIO 147

patrimonio neto y las variaciones del flujo de efectivo por los ejercicios finalizados en esas fechas, de acuerdo con normas contables profesionales.

4. INFORMACIÓN ADICIONAL REQUERIDA POR DISPOSICIONES LEGALES

4.1. En base a mi examen descripto en el punto 2., informo que los estados contables citados surgen de registros contables llevados en sus aspectos formales de acuerdo con normas legales.

4.2. Adicionalmente informo que, según surge de las registraciones contables al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad registra una deuda devengada de $ 225.952,67 a favor del Régimen Nacional de Seguridad Social, no siendo exigible a esa fecha.

4.3. He aplicado los procedimientos sobre prevención de lavado de activos y financiación del terrorismo previstos en las correspondientes normas profesionales emitidas por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 10 de febrero de 2015.

Dr. Carlos Alberto Vinci
Contador Público (U.C.A.)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 - F° 201

C Nº 467395
444467395

consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Nº H 1246026

Buenos Aires 12/ 7/2016 01 0 T. 41 Legalización: N° 467395

LEGALIZAMOS, de acuerdo con las facultades otorgadas a este CONSEJO PROFESIONAL por las leyes 466 (Art. 2. inc. d y j) y 20.488 (Art. 21 inc. i) la actuación profesional de fecha 10/ 2/2015 referida a BALANCE de fecha 31/12/2014 perteneciente a MACAIR JET SA 30-66351285-0 para ser presentada ante y declaramos que la firma inserta en dicha actuación se corresponde con la que el Dr. VINCI CARLOS ALBERTO 20-06189800-0 tiene registrada en la matricula CP T° 0100 F° 201 que se han efectuado los controles de matricula vigente y control formal de dicha actuación profesional de conformidad con lo previsto en la Res. C .236/88, no implicando estos controles la emisión de un juicio técnico sobre la tarea profesional, y que firma en carácter de socio de Soc. T° F° C 7,00

cty

LA PRESENTE LEGALIZACIÓN NO ES VALIDA SI CARECE DEL SELLO Y FIRMA DEL SECRETARIO DE LEGALIZACIONES.

CONSEJO PROFESIONAL DE CIENCIAS ECONÓMICAS – BUENOS AIRES

Dra SUSANA A. M. de COLEMAN
CONTADORA PUBLICA (U.B.A.)
SECRETARIA DE LEGALIZACIONES

FOLIO 158

INFORME DE COMISION FISCALIZADORA

Señores Accionistas y miembros del Directorio de
MACAIR JET S.A.
CUIT: 30-66351285-0
Domicilio legal: Av. del Libertador 498, Piso 18°
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

1. De acuerdo con lo dispuesto por el articulo 294 inciso 5° de la Ley de Sociedades Comerciales hemos examinado el estado de situación patrimonial adjunto de MACAIR JET S.A. al 31 de diciembre de 2014 y los correspondientes estados de resultados, de evolución del patrimonio neto y de flujo de efectivo, notas y anexos por el ejercicio finalizado en esa fecha. Dichos estados contables son responsabilidad del Directorio de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es informar sobre dichos documentos basados en el trabajo que se menciona en el párrafo siguiente.

2. Nuestro trabajo fue realizado de acuerdo con las normas de sindicatura vigentes en la República Argentina. Dichas normas requieren que el examen de los estados contables se efectúe de acuerdo con las normas de auditoría vigentes en la República Argentina e incluya la verificación de la congruencia de los documentos examinados con la información sobre las decisiones societarias expuestas en actas y la adecuación de dichas decisiones a la Ley y a los Estatutos en lo relativo a sus aspectos formales y documentales.

3. Para realizar nuestra tarea profesional sobre los documentos detallados en el párrafo 1 hemos revisado el trabajo de auditoría efectuado por el auditor externo de la sociedad, quien emitió su informe con fecha 10 de febrero de 2015 de acuerdo con las normas de auditoría vigentes en la Republica Argentina. Dicha revisión incluyó la verificación de la planificación del trabajo, de la naturaleza, alcance y oportunidad de los procedimientos aplicados y de los resultados de la auditoría efectuada por aquel.

   Una auditoría requiere que el auditor planifique y desarrolle su tarea con el objetivo de obtener un grado razonable de seguridad acerca de la inexistencia de manifestaciones no veraces o errores significativos en los estados contables. Una auditoría incluye examinar, sobre bases selectivas, los elementos de juicio que respaldan la información expuesta en los estados contables, así como evaluar las normas contables utilizadas, las estimaciones significativas efectuadas por el Directorio de la Sociedad y la presentación de los estados contables tomados en su conjunto. Dado que no es responsabilidad del Síndico efectuar un control de gestión, el examen no se extendió a los criterios y decisiones empresarias de las diversas áreas de la Sociedad, cuestiones que son de responsabilidad exclusiva del Directorio. Consideramos que nuestro trabajo nos brinda una base razonable para fundamentar nuestro informe.

   Asimismo, en relación con la Memoria del Directorio correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014, hemos verificado que contiene la información requerida por el artículo 66 de la Ley de Sociedades Comerciales y normas reglamentarias de la Inspección General de Justicia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y, en lo que es materia de nuestra competencia, que sus datos numéricos concuerdan con los registros contables de la Sociedad y otra documentación pertinente.

FOLIO 59

4. Basados en nuestra revisión, informamos que:

   - En nuestra opinión, los estados contables mencionados en el párrafo 1 presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación patrimonial de MACAIR JET S.A. al 31 de diciembre de 2014 y los resultados de sus operaciones y flujos de su efectivo por el ejercicio finalizado en esa fecha, de conformidad con las normas contables profesionales vigentes en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina y con las normas pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales.
   - En relación con la Memoria del Directorio, no tenemos observaciones que formular, en lo que es materia de nuestra competencia, siendo las afirmaciones sobre hechos futuros responsabilidad exclusiva de dicho Directorio.
   - Los estados contables adjuntos y el correspondiente inventario surgen de registros contables llevados, en sus aspectos formales, de conformidad con las disposiciones legales vigentes.
   - Conforme a lo dispuesto por el artículo N° 145 de la Resolución IGJ 7/05, dejamos expresa constancia que los miembros del Directorio han dado cumplimiento al régimen de garantías dispuesto por la Resolución IGJ N° 20/04.

5. Hemos aplicado los procedimientos sobre prevención de lavado de activos y financiación del terrorismo previstos en las correspondientes normas profesionales emitidas por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 10 de febrero de 2015.

Por Comisión Fiscalizadora
Dr. Carlos Alberto Vinci
Contador Público (U.C.A.)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 - F° 201

FOLIO 150

MACAIR JET S.A.

ESTADOS CONTABLES
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015
COMPARATIVO CON EL EJERCICIO
FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

* * * * *

FOLIO 151

MACAIR JET S.A.

Domicilio legal: **Av. Del Libertador 498, Piso 18°, Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

Actividad principal de la Sociedad : **Explotación del transporte aéreo**

Fecha de inscripción en el Registro Público de Comercio: **16 de noviembre de 1993**

Fecha en que se cumple el plazo de duración de la Sociedad: **16 de noviembre de 2092**

Última modificación del estatuto: **10 de diciembre de 2015**

Número de registro en la Inspección General de Justicia: **1.581.156**

Número de C.U.I.T.: **30-66351285-0**

Sociedad Controlante: **Ver Nota 4 a los estados contables.**

ESTADOS CONTABLES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015

Por el ejercicio comprendido entre el 1ro. de enero de 2015 y el 31 de diciembre de 2015

Composición del capital (Nota 5 a los estados contables):

	Suscripto	Integrado
	$	$
500.000 acciones ordinarias de 1 voto VN $ 1 c/u.	500.000	500.000

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
Nº de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO 152

ESTADO DE SITUACION PATRIMONIAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015
COMPARATIVO CON EL EJERCICIO ECONOMICO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

Expresado en pesos (Nota 1.c)

		31/12/2015	31/12/2014
ACTIVO			
ACTIVO CORRIENTE			
Caja y Bancos	(Nota 2.1 y 1.f.1)	1.528.788,91	1.819.479,64
Créditos por servicios	(Nota 2.2 y 1.f.2)	19.213.488,16	18.382.971,27
Otros créditos	(Nota 2.3 y 1.f.2)	29.281.330,94	29.844.943,37
	TOTAL ACTIVO CORRIENTE	50.023.608,01	50.047.394,28
ACTIVO NO CORRIENTE			
Otros créditos	(Nota 2.3 y 1.f.2)	-	-
Bienes de uso	(Anexo A y Nota 1.f 3)	2.938.405,22	1.920.399,82
	TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	2.938.405,22	1.920.399,82
	TOTAL ACTIVO	52.962.013,23	51.967.794,10
PASIVO			
PASIVO CORRIENTE			
Deudas comerciales	(Nota 2.4 y 1.f.2)	11.896.279,25	15.081.249,43
Remuneraciones y cargas sociales	(Nota 2.5 y 1.f.2)	887.083,85	726.239,90
Cargas fiscales	(Nota 2.6, 1.f .2 y 1.f.6)	593.260,81	898.409,03
Anticipos de clientes	(Nota 2.7 y 1.f.2)	3.863.231,51	306.076,15
Préstamos	(Nota 2.8 y 1.f2)	34.546,07	-
Otras deudas	(Nota 2.9 y 1.f.2)	1.379.088,63	4.510.225,56
Previsiones	(Anexo E y Nota 1.f.4)	1.100.000,00	1.100.000,00
	TOTAL PASIVO CORRIENTE	19.753.490,12	22.622.200,07
PASIVO NO CORRIENTE			
Cargas fiscales	(Nota 2.6, 1.f .2 y 1.f.6)	567.948,74	446.366,96
Préstamos	(Nota 2.8 y 1.f.2)	69.428,03	-
Otras deudas	(Nota 2.9 y 1.f.2)	31.706.337,97	28.034.418,70
	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	32.343.714,74	28.480.785,66
	TOTAL PASIVO	52.097.204,86	51.102.985,73
PATRIMONIO NETO			
Según estado respectivo		864.808,37	864.808,37
	TOTAL DEL PASIVO Y DEL PATRIMONIO NETO	52.962.013,23	51.967.794,10

Las notas 1 a 11 y los anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. Tº 100 Fº 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO 133

ESTADO DE RESULTADOS POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 COMPARATIVO CON EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

Expresado en pesos (Nota 1.c)

		31/12/2015	31/12/2014
Ingresos por servicios	(Nota 2.9)	54.320.883,68	43.707.074,93
Costo de los servicios prestados	(Anexo H)	(44.711.497,04)	(37.112.453,13)
Resultado Bruto-Ganancia		9.609.386,64	6.594.621,80
Gastos de comercialización	(Anexo H)	(4.191.465,98)	(3.372.050,03)
Gastos de administración	(Anexo H)	(6.792.063,77)	(5.185.520,13)
Pérdida Operativa		(1.374.143,11)	(1.962.948,36)
Resultados financieros y por tenencia	(Anexo H)	(864.714,77)	(2.601.051,10)
Subtotal - Pérdida		(2.238.857,88)	(4.563.999,46)
Otros ingresos y egresos	(Nota 2.11)	(528.562,51)	(2.393.879,80)
Pérdida ordinaria antes de impuesto		(2.767.420,39)	(6.957.879,26)
Impuesto a la ganancia mínima presunta	(Nota 1.f .6)	(252.987,11)	(378.317,93)
Resultado del ejercicio- Pérdida		(3.020.407,50)	(7.336.197,19)

Las notas 1 a 11 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ESTADO DE EVOLUCION DEL PATRIMONIO NETO POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 (Nota 1.c)

CONCEPTO	APORTES DE LOS PROPIETARIOS				RESERVA	RESERVA	RESULTADOS NO	
	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISION	APORTES	TOTAL	LEGAL	FACULTATIVA	ASIGNADOS	TOTAL
Saldos al inicio del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	-	864.808,37
S/Asamblea del 29 de diciembre de 2015								
Absorción pérdida por accionistas							3.020.407,50	3.020.407,50
Resultado del ejercicio- Pérdida							(3.020.407,50)	(3.020.407,50)
Saldos al cierre del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	-	864.808,37

Las notas 1 a 11 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POZZARD
Presidente

FOLIO

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ESTADO DE EVOLUCION DEL PATRIMONIO NETO POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014 (Nota 1.c)

CONCEPTO	APORTES DE LOS PROPIETARIOS				RESULTADOS			
	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISION	APORTES	TOTAL	RESERVA LEGAL	RESERVA FACULTATIVA	NO ASIGNADOS	TOTAL
Saldos al inicio del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	570.751,63	1.435.560,00
S/Asamblea de fecha 8 de abril de 2014								
Reserva facultativa						570.751,63	(570.751,63)	-
S/Asamblea del 29 de diciembre de 2014								
Afectación reserva facultativa						(570.751,63)	570.751,63	-
Absorción pérdida por accionistas							6.765.445,56	6.765.445,56
Resultado del ejercicio- Pérdida							(7.336.197,19)	(7.336.197,19)
Saldos al cierre del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	-	864.808,37

Las notas 1 a 11 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PRÓSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 151

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO 15

ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 COMPARATIVO CON EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

Expresado en pesos (Nota 1.c)

VARIACIONES DEL EFECTIVO

	31/12/2015	31/12/2014
Efectivo al inicio del ejercicio	1.819.479,64	1.138.643,24
Efectivo al cierre del ejercicio	1.528.788,91	1.819.479,64
Disminución/Aumento neto del efectivo	(290.690,73)	680.836,40

CAUSAS DE VARIACIONES DEL EFECTIVO

Actividades operativas		
Pérdida del ejercicio	(3.020.407,50)	(7.336.197,19)
Ajustes para arribar al flujo neto de efectivo proveniente de las actividades operativas:		
Amortización de bienes de uso	421.305,04	278.825,67
Impuesto a la ganancia mínima presunta devengado	252.987,11	378.317,93
Cambios en activos y pasivos:		
Aumento créditos por servicios	(830.516,89)	(247.791,70)
Disminución/Aumento otros créditos	563.612,43	(607.395,26)
Disminución/Aumento deudas comerciales	(3.184.970,18)	2.518.823,97
Aumento/Disminución remuneraciones y cargas sociales	160.843,95	(464.074,88)
Disminución/Aumento cargas fiscales	(436.553,55)	23.615,65
Aumento/Disminución anticipos de clientes	3.557.155,36	(600.788,92)
Aumento/Disminución otras deudas	540.782,34	(27.944,43)
Absorción de la pérdida del ejercicio por los accionistas	3.020.407,50	6.765.445,56
Flujo neto de efectivo generado por las actividades operativas	1.044.645,61	680.836,40
Actividades de inversión		
Alta bienes de uso	(1.439.310,44)	-
Baja bienes de uso	106.267,78	-
Amortización acumulada baja de bienes de uso	(106.267,68)	-
Flujo neto de efectivo utilizado en las actividades de inversión	(1.439.310,44)	-
Actividades de financiación		
Aumento préstamos	103.974,10	-
Flujo neto de efectivo generado por las actividades de financiación	103.974,10	-
Disminución/Aumento neto del efectivo	(290.690,73)	680.836,40

Las notas 1 a 11 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO 157

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

NOTA 1 - Bases de preparación y presentación de Estados Contables

a) Objeto de los presentes estados contables

Los estados contables adjuntos son preparados con motivo del cierre del ejercicio comercial operado el 31 de diciembre de 2015.

b) Información presentada

Los Estados Contables que se presentan han sido confeccionados conforme con las disposiciones de la Ley 19.550, sus modificaciones y con las normas reglamentarias de la Inspección General de Justicia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2015, presentados en forma comparativa con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014. Asimismo han sido confeccionados conforme a las normas contables contenidas en las Resoluciones Técnicas emitidas por la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas (FACPCE).

c) Reexpresión en moneda constante

Los estados contables adjuntos reconocen las variaciones en el poder adquisitivo de la moneda hasta el 28 de febrero de 2003 de acuerdo a lo requerido por el Decreto 664/2003 del Poder Ejecutivo Nacional y la Resolución General N° 441 de la Comisión Nacional de Valores. Las normas contables profesionales, establecen que la discontinuación en la aplicación del método de reexpresión establecido en la RT N° 6 debió efectuarse a partir del 1° de octubre de 2003.
Los efectos de no haber reconocido las variaciones en el poder adquisitivo de la moneda hasta esta última fecha no han sido significativos en relación a los presentes estados contables.
Normas contables aprobadas por la FACPCE con vigencia a partir del ejercicio 2013 - Resolución Técnica (RT) 39 - Modificación de las RT N° 6 y 17 sobre expresión en moneda homogénea
La RT 39 fue emitida por la FACPCE el 4 de octubre de 2013 y aprobada por el CPCECABA el 16 de abril de 2014. Dicha norma incorpora a la RT 17, como una característica que identifica un contexto de inflación que amerita ajustar los estados contables para que los mismos queden expresados en moneda de poder adquisitivo de la fecha a la cual corresponden, la existencia de una tasa acumulada de inflación en tres años que alcance o sobrepase el 100%, considerando para ello el índice de precios internos al por mayor, del Instituto Nacional de Estadística y Censos.
Por otra parte, la RT 39 modifica a la RT 6 para establecer que si tras un período de interrupción de ajuste de los estados contables para reflejar el efecto de los cambios ocurridos en el poder adquisitivo de la moneda fuera necesario reanudar el ajuste, el mismo aplicará desde el comienzo del ejercicio en que se verifique la existencia de las características que identifican un contexto de inflación, y los cambios a considerar serán los habidos desde el momento en que se interrumpió el ajuste o desde una fecha de alta posterior, según corresponda a las partidas a ajustar.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

Sin embargo, la existencia de variaciones importantes como las observadas en los últimos ejercicios en los precios de las variables relevantes de la economía que afectan los negocios de la Sociedad, tales como el costo salarial y el tipo de cambio, aún cuando no alcancen niveles que lleven a las entidades profesionales y reguladores a reinstalar la obligación de practicar los ajustes mencionados precedentemente, igualmente afectan la situación patrimonial y los resultados de la Sociedad, y, por ende, la información brindada en los presentes estados contables, por lo que esas variaciones debieran ser tenidas en cuenta en la interpretación de la situación patrimonial y los resultados que presenta la Sociedad en los presentes estados contables.

d) Estados Contables Comparativos

El estado de situación patrimonial, los estados de resultados, de evolución del patrimonio neto y de flujo de efectivo han sido presentados en forma comparativa con dichos estados correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014.

e) Fondos (caja y equivalentes de caja)

Para la confección del estado de flujo de efectivo se consideraron dentro del concepto de efectivo a todos los saldos incluidos dentro del rubro Caja y Bancos.

f) Criterios de valuación

A continuación se indican los principales criterios de valuación utilizados para la confección de los estados contables de la Sociedad:

1. Caja y bancos

En moneda nacional: a su valor nominal.
En moneda extranjera: se convirtieron al tipo de cambio vigente al cierre del ejercicio para la liquidación de estas operaciones. Las diferencias de cambio fueron imputadas a los resultados del ejercicio.

2. Créditos y deudas

En moneda nacional: su medición contable ha sido obtenida mediante el cálculo del valor descontado de los flujos de fondos que originarán estos créditos y deudas. Los créditos y deudas cuya medición no difiere significativamente de su valor nominal con más los intereses devengados, en caso de corresponder, hasta la fecha de cierre del ejercicio, han sido valuados de acuerdo a dicho valor.
En moneda extranjera: han sido valuados de acuerdo a lo mencionado precedentemente teniendo en cuenta los tipos de cambio vigentes al cierre del ejercicio, excepto la valuación de crédito en gestión judicial mencionado en Nota 9.2. Las diferencias de cambio fueron imputadas a los resultados del ejercicio.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 159

3. Bienes de Uso

Los bienes de uso fueron valuados a su costo de adquisición reexpresados conforme a los criterios indicados en el apartado 1.c., menos las correspondientes amortizaciones acumuladas. La amortización de los bienes de uso, calculada por el método de la línea recta, aplicando tasas anuales a partir del año de su alta, es suficiente para extinguir sus valores al final de la vida útil estimada.
En opinión de la Dirección de la Sociedad el valor de los bienes de uso considerados en su conjunto, no supera su valor recuperable.

4. Previsiones

Para deudores incobrables: el cargo por incobrabilidad al cierre de cada ejercicio se determina en base al análisis individual de los clientes.

Para desvalorización impuesto diferido: el monto es determinado en función del valor estimado de recupero del crédito por impuesto diferido.

Para contingencias: Se constituyó con motivo de la discontinuidad de las operaciones con Fiduciaria del Norte S.A. ("Aerochaco") tal como se menciona en Nota 8 y por los sumarios realizados por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) por supuestas infracciones en las actividades aerocomerciales.

5. Patrimonio Neto

Las cuentas componentes del Patrimonio Neto se expresaron conforme a los criterios indicados en el apartado 1.c. precedente.

6. Cargas fiscales

En virtud de la sanción de la Ley N° 25.063 se modificó el impuesto a las ganancias y se creó, por el término de diez ejercicios anuales, el impuesto a la ganancia mínima presunta, el cual fue prorrogado hasta el 30/12/2019 mediante la publicación de las leyes N° 26.426 y 26.545. El impuesto a la ganancia mínima presunta es complementario del impuesto a las ganancias, dado que, mientras este último grava la utilidad impositiva del ejercicio, el impuesto a la ganancia mínima presunta constituye una imposición mínima que grava la renta potencial de ciertos activos productivos a la tasa del 1%, de modo que la obligación fiscal de la Sociedad coincidirá con el mayor de ambos impuestos. Sin embargo, si el impuesto a la ganancia mínima presunta excede en un ejercicio fiscal al impuesto a las ganancias, dicho exceso podrá computarse como pago a cuenta de cualquier excedente del impuesto a las ganancias sobre el impuesto a la ganancia mínima presunta que pudiera producirse en cualquiera de los diez ejercicios siguientes.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POLLARD
Presidente

FOLIO 160

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Al 31 de diciembre de 2015 la sociedad ha efectuado una provisión en concepto de Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta por $ 252.987,11.
La Sociedad determina el cargo contable del impuesto a las ganancias por el método denominado de impuesto diferido, el cual consiste en el reconocimiento del efecto impositivo de las diferencias temporarias entre la valuación contable y la impositiva de los activos y pasivos, determinado a la tasa vigente del 35% establecida en la Ley de Impuesto a las Ganancias, y su posterior imputación a los resultados de los ejercicios en los cuales se produce la reversión de las mismas, considerando asimismo la posibilidad de utilización de los quebrantos impositivos en el futuro.
Como consecuencia de la aplicación del método del impuesto diferido, al 31 de diciembre de 2015 surge un crédito a favor de la compañía de $ 9.542.396,17, el cual fue previsionado dada la incertidumbre que genera su recuperabilidad.

1) La evolución del crédito por impuesto diferido y el cargo a resultados del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 es el siguiente:

Impuesto Diferido – Evolución	Impuesto Diferido	Previsión Desvalorizac.	Cargo a Resultados por imp. a las ganancias
Activo por impuesto diferido al 31/12/2014	9.512.575,76	(9.512.575,76)	
Evolución del ejercicio:			
*Aumento diferencias temporarias pasivas	(3.092.823,06)	3.092.823,06	
*Aumento diferencias temporarias activas	318.373,40	(318.373,40)	
*Quebranto prescripto	(993.220,33)	993.220,33	
*Quebranto del ejercicio	3.797.490,40	(3.797.490,40)	
Activo por impuesto diferido al 31/12/2014	9.542.396,17	(9.542.396,17)	-

2) La conciliación entre el cargo a resultados registrado por impuesto a las ganancias y el resultante de aplicar la tasa del 35% establecida por las normas impositivas vigentes al resultado contable del ejercicio es la siguiente:

Resultado antes de Impuesto –Pérdida	(2.767.420,39)
Quebranto prescripto	2.837.772,37
Diferencias Permanentes	(155.553,17)
* Resultado del Ejercicio con Diferencias Permanentes	(85.201,19)
Tasa de Impuesto	35%
Cargo Contable por Impuesto a las Ganancias	(29.820,42)
Previsión Activo por ID	29.820,42
Cargo Contable –neto de previsión-	-.-

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO PONARD
Presidente

3) El detalle de las partidas incluidas en el crédito por impuesto diferido al 31 de diciembre de 2015, es el siguiente:

	31/12/2015
Diferencias Temporarias Activas	
-Previsiones varias	1.771.552,91
Diferencias Temporarias Pasivas	
-Diferencia deudores incobrables	(3.090.684,22)
-Diferencia amortizaciones	(2.893,24)
	(1.322.024,55)
Quebrantos impositivos acumulados	
* Ejercicio 2011	2.997.194,42
* Ejercicio 2012	2.326.850,97
* Ejercicio 2014	1.742.884,94
* Ejercicio 2015	3.797.490,39
	10.864.420,72
Activo por Impuesto Diferido	**9.542.396,17**
Previsión Desvalorización Activo por Impuesto Diferido	**(9.542.396,17)**

NOTA 2 - Composición de los principales rubros

2.1 Caja y Bancos

	31/12/2015	31/12/2014
Caja en Moneda Local	19.228,98	8.715,74
Caja en Moneda Extranjera (Anexo G)	25.427,10	6.794,10
Valores a depositar	57.191,52	1.028.769,05
Bancos en Moneda Local	1.426.941,31	775.200,75
TOTAL	**1.528.788,91**	**1.819.479,64**

2.2 Créditos por servicios

	31/12/2015	31/12/2014
Créditos por ventas	4.826.778,32	12.865.409,07
Otros	9.301.632,83	5.417.382,71
Soc. Art.33 Ley 19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	5.791.268,07	5.592.577,12
Previsión para deudores incobrables (Anexo E)	(706.191,06)	(5.492.397,63)
TOTAL	**19.213.488,16**	**18.382.971,27**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 162

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

2.3 Otros Créditos

	31/12/2015	31/12/2014
Corrientes:		
Soc. Art.33 Ley N°19.550 y partes relacionadas en Moneda Local (Nota 3)	7.073.551,45	7.073.551,45
Soc. Art.33 Ley N°19.550 y partes relacionadas en Moneda Extranjera (Anexo G y Nota 3)	130.811,88	85.432,09
Créditos fiscales	5.664.161,39	7.154.457,06
Anticipo a Proveedores	28.879,20	9.839,02
Gastos a recuperar aeronaves	142.637,39	10.943,00
Adelantos a rendir	44.797,93	59.567,93
Créditos en gestión judicial en Moneda Extranjera (Anexo G y Nota 8)	12.962.000,00	12.962.000,00
Otros en Moneda Local	3.234.491,70	2.489.152,82
TOTAL	**29.281.330,94**	**29.844.943,37**

	31/12/2015	31/12/2014
No Corrientes:		
Activo por Impuesto Diferido	9.542.396,17	9.512.575,76
Previsión por desvalorización Activo por Impuesto Diferido (Anexo E)	(9.542.396,17)	(9.512.575,76)
TOTAL	-.-	-.-

2.4 Deudas comerciales

	31/12/2015	31/12/2014
Proveedores en moneda local	1.938.187,95	4.050.431,22
Proveedores en moneda extranjera (Anexo G)	5.241.707,45	4.344.365,82
Proveedores documentados	215.000,71	193.227,30
Provisión facturas a recibir	4.501.383,14	1.311.238,44
Soc. Art.33 Ley N°19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	-.-	5.181.986,65
TOTAL	**11.896.279,25**	**15.081.249,43**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 163

2.5 Remuneraciones y cargas sociales

	31/12/2015	31/12/2014
Sueldos a pagar	501.554,00	422.121,00
Cargas sociales a pagar	370.156,87	300.203,88
Otros	15.372,98	3.915,02
TOTAL	**887.083,85**	**726.239,90**

2.6 Cargas fiscales

	31/12/2015	31/12/2014
Corrientes:		
Retenciones Imp. a las Gcias a depositar	25.660,43	65.570,06
Percepciones Imp. a las Gcias a depositar	143.466,82	157.238,97
Retenciones Imp. s/ los Ingresos Brutos a depositar	11.593,24	10.931,93
Percepciones Imp. s/ los Ingresos Brutos a depositar	47.267,77	12.255,73
Impuesto s/los Ingresos Brutos a pagar	72.890,86	360.319,85
Intereses a pagar Imp. s/los Ingresos Brutos	-.-	48.090,76
Imp. s/ los Ingresos Brutos-Plan de facilidades de pago	194.738,00	129.729,68
Patentes a pagar	82.996,85	-.-
Provisión Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta	252.987,11	378.317,93
Menos: Anticipos ingresados	(238.340,27)	(264.045,88)
TOTAL	**593.260,81**	**898.409,03**
No corrientes:		
Imp. s/ los Ingresos Brutos-Plan de facilidades de pago	567.948,74	446.366,96
TOTAL	**567.948,74**	**446.366,96**

2.7 Anticipo de clientes

	31/12/2015	31/12/2014
Garantía recibidas	173.600,00	-.-
Ingresos cobrados por adelantado	3.466.714,84	306.076,15
Soc.Art.33 Ley N°19.550 y partes relac. (Nota 3)	222.916,67	-.-
TOTAL	**3.863.231,51**	**306.076,15**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POTARD
Presidente

FOLIO 164

2.8 Préstamos

	31/12/2015	31/12/2014
Corrientes:		
Préstamo prendario	34.546,07	-.-
TOTAL	**34.546,07**	**-.-**
No Corrientes:		
Préstamo prendario	69.428,03	-.-
TOTAL	**69.428,03**	**-.-**

2.9 Otras deudas

	31/12/2015	31/12/2014
Corrientes:		
Provisión reparación motores	1.231.361,38	4.294.679,68
Otras deudas	147.727,25	215.545,88
TOTAL	**1.379.088,63**	**4.510.225,56**
No Corrientes:		
Soc. Art.33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	31.706.337,97	28.034.418,70
TOTAL	**31.706.337,97**	**28.034.418,70**

2.10 Ingresos por servicios

	31/12/2015	31/12/2014
Soc. Art. 33 Ley N°19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	2.077.507,34	157.771,16
Servicio de transporte de pasajeros y otros	52.243.376,34	43.549.303,77
TOTAL	**54.320.883,68**	**43.707.074,93**

2.11 Otros ingresos y egresos

	31/12/2015	31/12/2014
Siniestros recuperados	304.143,13	-.-
Acuerdos aeronaves administradas	-.-	(2.393.879,80)
Donaciones	(1.499.999,41)	-.-
Resultado venta bienes de uso	648.760,33	-.-
Otros ingresos	18.533,44	-.-
TOTAL	**(528.562,51)**	**(2.393.879,80)**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO TOTARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

FOLIO 165

NOTA 3 - Saldos y operaciones con sociedades Art. 33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas

	31/12/2015	31/12/2014
Créditos por Servicios		
Créditos por ventas		
Correo Argentino S.A.	-.-	344.823,77
Socma Americana S.A.	476.410,63	476.410,63
Sideco Americana S.A.	343.863,40	343.863,40
Macair Transporte Aéreo S.A.	4.970.994,04	4.415.876,82
Yuto S.A	-.-	11.602,50
Total Créditos por Servicios	**5.791.268,07**	**5.592.577,12**

	31/12/2015	31/12/2014
Otros créditos corrientes:		
Socma Americana S.A.	130.811,88	85.432,09
Macair Transporte Aéreo S.A.	7.073.551,45	7.073.551,45
Total Otros Créditos	**7.204.363,33**	**7.158.983,54**

	31/12/2015	31/12/2014
Deudas comerciales corrientes:		
Correo Argentino S.A.	-.-	107.521,93
Socma Americana S.A.	-.-	7.395,52
Sideco Americana S.A.	-.-	5.067.069,20
Total Deudas Comerciales	**-.-**	**5.181.986,65**

	31/12/2015	31/12/2014
Anticipo de clientes		
Chery Socma Argentina S.A.	222.916,67	-.-
Total Anticipo de clientes	**222.916,67**	**-.-**

	31/12/2015	31/12/2014
Otras deudas no corrientes:		
Socma Americana S.A.	733.833,00	1.940.645,56
Sideco Americana S.A.	30.972.504,97	26.093.773,14
Total Otras Deudas	**31.706.337,97**	**28.034.418,70**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

	31/12/2015	31/12/2014
Ingresos por servicios:		
Ingresos por servicios de transporte aéreo y otros:		
Líneas de Transmisión del Litoral S.A.	895.050,01	-.-
Sideco Americana S.A.	-.-	157.771,16
Chery Socma Argentina S.A.	1.182.457,33	-.-
Total Ingresos por Servicios Soc. Art. 33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas	**2.077.507,34**	**157.771,16**

	31/12/2015	31/12/2014
Costo de los servicios prestados:		
Alquiler de Aeronaves:		
Macair Transporte Aéreo S.A.	2.597.755,78	2.296.740,98
Total Costo de los servicios prestados Soc. Art. 33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas	**2.597.755,78**	**2.296.740,98**

	31/12/2015	31/12/2014
Resultados financieros		
Socma Argentina S.A.		
- Diferencia de cambio	45.379,79	-.-
Sideco Americana S.A.		
- Intereses perdidos	-.-	(1.649.621,08)
Total Resultados financieros	**45.379,79**	**(1.649.621,08)**

NOTA 4 - Sociedad Controlante

Sociedad Controlante: Sideco Americana S.A.
Domicilio legal: Av. del Libertador 498 – piso 18 – Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Actividad Principal: Participación en concesiones y/o licencias de servicios, financiera y de organización inmobiliaria, saneamiento y ecología energética y de minería y constructora.
Participación en el Capital y votos: 88,68 %.

NOTA 5 - Capital

El capital suscripto, emitido e integrado de la Sociedad al 31 de diciembre de 2015 asciende a $ 500.000.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 167

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

NOTA 6 - Apertura de saldos de deudores y acreedores. Plazo. Tasas de interés. Pautas de Actualización

	Créditos por servicios	Otros créditos	Deudas comerciales	Remuneraciones y Cargas Sociales	Cargas fiscales	Anticipos de clientes	Préstamos	Otras deudas
Sin plazo	11.221.863,84	12.748.233,86	2.906.400,00		64.760,57	1.528.911,90		1.231.361,38
Vencido	3.365.713,37	12.962.000,00	2.199.651,57		69.981,33			
A vencer								
1° Trimestre	4.625.910,95	875.502,29	4.523.383,78	887.083,85	265.956,10	1.399.152,94	7.731,73	79.458,68
2° Trimestre		1.255.891,12	983.353,19		95.747,32	789.291,67	8.305,99	68.268,57
3° Trimestre		730.398,96	962.618,03		47.242,60	145.875,00	8.922,85	
4° Trimestre		709.304,71	320.872,68		49.572,89		9.585,50	
Más de un año					567.948,74		69.428,03	31.706.337,97
Total 2015	19.213.488,16	29.281.330,94	11.896.279,25	887.083,85	1.161.209,55	3.863.231,51	103.974,10	33.085.426,60
Total 2014	18.382.971,27	29.844.943,37	15.081.249,43	726.239,60	1.344.775,99	306.076,15		32.544.644,26

NOTA 7 – Garantías recibidas

Con fecha 4 de junio de 2010, Fiduciaria del Norte S.A. libró un pagaré a la vista y sin protesto por la suma de U$S 2.000.000 a favor de Macair Jet S.A. en garantía del pago indicado en la Cláusula Séptima del "Acuerdo de Desvinculación" suscripto entre las partes, según se menciona en Nota 8.

NOTA 8- Vuelos comerciales (Aero-Chaco)- Acuerdo de desvinculación

Con fecha 26 de marzo de 2010, Fiduciaria del Norte S.A. (Fiduciaria del Norte), en su carácter de Fiduciario del "Fideicomiso Aero Chaco", notificó a Macair Jet S.A. ("Macair") mediante carta documento, que a partir del 1° de abril de 2010 ésta debía suspender la operatoria por: i) la comercialización de pasajes aéreos en los términos de la "Oferta de prestación de servicios de comercialización" de fecha 1° de diciembre de 2008 y ii) la prestación de servicios de transporte aerocomercial conforme los términos del "Acuerdo de prestación de servicios de transporte aéreo" celebrado en fecha 26 de noviembre de 2008.
En función de dicha resolución, finalmente las partes celebraron el "Acuerdo de Desvinculación" de fecha 15 de Junio de 2010 ("Acuerdo"), mediante el cual perfeccionaron la rescisión bilateral de los Acuerdos mencionados en el párrafo anterior. Como consecuencia de ello, Fiduciaria del Norte reconoció en forma expresa un crédito a favor de Macair de Pesos Catorce Millones ($ 14.000.000) en concepto de horas block efectivamente voladas y facturadas por Macair y de la comercialización de pasajes aéreos hasta el 31 de marzo de 2010, inclusive; importe que fue aceptado de conformidad por ambas partes. Se acordó para su cancelación, un plan de pagos calculado conforme sistema francés de 13 cuotas mensuales y consecutivas con un interés nominal anual del 12% - con más la alícuota

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 166

correspondiente al Impuesto al Valor Agregado - y con vencimiento los días 31 de cada mes, habiéndose cancelado en su totalidad.
Asimismo, y según lo estipulado en la Cláusula Séptima del Acuerdo, Fiduciaria del Norte en fecha 4 de Junio de 2010 libró a favor de Macair un pagaré a la vista, sin protesto, por la suma de Dólares Estadounidenses Dos Millones (U$S 2.000.000.-) que garantizaba a Macair el pago de la suma de Dólares Billetes Estadounidenses Dos Millones (U$S 2.000.000) a ser abonada por Fiduciaria del Norte, en calidad de reembolso por las inversiones, gastos y demás erogaciones efectuadas por Macair con el fin de prestar adecuadamente los servicios previstos en el Acuerdo de Prestación de Servicios de Transporte y al Acuerdo de Comercialización referidos en el primer párrafo, en caso de que Macair no obtuviese, al 31 de Diciembre de 2010, el permiso emitido por la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil) para la explotación de servicios aéreos no regulares internos e internacionales de transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo hasta el límite de las aeronaves MC DONNEL DOUGLAS MD-Serie 80 o de similares características.
Habiéndose cumplido la condición que hiciera expedita el cobro de la suma precitada, Macair, luego de reclamar al deudor el pago de la suma de U$S 2.000.000 mediante carta documento recibida por el deudor el 23 de mayo de 2011, y ante su incumplimiento, presentó el pagaré a la vista al pago, pero Fiduciaria del Norte no dio curso a lo requerido. Ante estas circunstancias, Macair el 15 de junio de 2011 manifestó, mediante Carta Documento remitida a Fiduciaria del Norte, su decisión de iniciar el correspondiente juicio ejecutivo para obtener judicialmente el cobro del cartular.
Con fecha 30 de julio de 2012 Macair promovió demanda ejecutiva contra Fiduciaria del Norte S.A. ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial N° 5, Secretaría N° 10 bajo Expte. N° 69474/2012, en los términos de lo normado por los arts. 520, 523 inc. 5°, subsiguientes y concordantes del Código Civil y Comercial de la Nación, por el cobro de la suma de U$S 2.000.000. en concepto de capital, con más sus intereses - calculados desde el 1 de Junio de 2011 a la tasa activa que aplica el Banco de la Nación Argentina para sus operaciones de descuento de documentos de terceros a 30 días - hasta la fecha de su efectivo pago, demás accesorios, gastos causídicos, costos y costas de la ejecución.
Junto con la demanda ejecutiva Macair promovió contra Fiduciaria del Norte S.A. beneficio de litigar sin gastos manifestando la imposibilidad de afrontar los gastos del proceso ante el mismo Juzgado y Secretaría bajo el Expte. Nro. 69475/2012 en los términos de lo normado por los arts. 78 y siguientes del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.
Con fecha 15 de marzo de 2013 el Sr. Juez interviniente, Dr. Fernando Durao, dictó sentencia de trance y remate, desestimando las excepciones de incompetencia e inhabilidad de título planteadas por Fiduciaria del Norte S.A., condenando a ésta a abonarle a Macair Jet S.A. la suma de u$s 13.500.-, con más los intereses que fijó a la tasa única y omnicomprensiva del 8 % anual, y las costas del proceso.
Posteriormente, el 26 de marzo de 2013 el magistrado Dr. Fernando Durao hizo lugar a nuestra "aclaratoria", rectificando la sentencia de trance y remate en el sentido que la misma prosperará por la suma de U$S 2.000.000.- en concepto de capital.
La sentencia de Primera Instancia fue apelada por Fiduciaria del Norte S.A., por lo que el juicio ejecutivo se elevó a la Sala "C" de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones del fuero Comercial. Una vez sustanciado el memorial, dicha Cámara de Apelaciones en resolución de fecha 15 de octubre de 2013 rechazó el recurso interpuesto por la demandada, y confirmó en todos sus términos la sentencia de trance y remate que mandara llevar adelante la ejecución del pagaré.
Fiduciaria del Norte S.A. fue intimada por cédula a cumplir con los términos de la sentencia, y ante su caso omiso se inició de inmediato la ejecución de la misma, habiéndose obtenido en el Juzgado el

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 169

embargo sobre todas las cuentas bancarias que posee Fiduciaria del Norte S.A. en el Nuevo Banco del Chaco S.A., hasta cubrir la suma de U$S 2.000.000,- con más la cantidad de U$S 600.000,- oficio de embargo que se ingresó en dicha entidad bancaria el 10 de enero de 2014, junto con un acta notarial.
El Directorio, basándose en la opinión de sus asesores legales, considera recuperable dicho crédito a favor de Macair Jet S.A. Asimismo, adoptando un criterio de prudencia, la dirección decidió no reconocer actualización ni intereses devengados durante el presente ejercicio sobre dicha acreencia, quedando su valor a los importes registrados al 31 de diciembre de 2013.
Con fecha 24 de septiembre de 2013, Fiduciaria del Norte S.A. entabla demanda ordinaria contra Macair Jet S.A., por la suma de $ 4.130.000,- proveniente de la multa diaria de $ 5.000,- establecida en la cláusula QUINTA del acuerdo de desvinculación que firmaran las partes, y por no haberse contratado una auditoría externa a efectos de presentar la composición de saldos a cobrar al 31/03/2010, la cual quedó radicada ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial N° 5, Secretaría N° 10, en virtud de la conexidad reconocida con el expediente caratulado "Macair Jet S.A. c/Fiduciaria del Norte S.A. s/Ejecutivo.
Dicha demanda fue contestada en tiempo y forma, el día 5 de noviembre de 2013, zanjando así la primera etapa del proceso ordinario.
En resolución dictada el día 18 de noviembre de 2013 el Juez interviniente fijó audiencia de apertura a prueba (conforme Art. 360 del Código Procesal) para el día 18 de febrero de 2014.
A la fecha de emisión de los presentes estados contables este proceso se encuentra en la etapa de abierto a prueba.
El Directorio, continuando con la opinión de los abogados, está analizando la posibilidad de intimar a la firma Fiduciaria del Norte S.A., en su carácter de agente Fiduciario del Fideicomiso Aerochaco, en los términos de lo normado por el Art. 1687 del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación y de no obtener respuesta favorable iniciar las acciones de petición de la liquidación judicial del Fideicomiso, sobre la base de las normas previstas para el trámite judicial de Concursos y Quiebras.

NOTA 9-Procesos judiciales relacionados con la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) y otros:

9.1 "Macair Jet S.A. c/ ANAC s/ Medidas cautelares" y Macair Jet S.A. c/ANAC y otros s/ Proceso de Conocimiento"

En el mes de octubre de 2012, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) dictó la resolución 810/2012 por la que prohibió, a partir del 1 de agosto de 2013, la operación en Aeroparque de Aeronaves de capacidad inferior a 30 pasajeros.
Esta prohibición habría impedido la continuidad de la actividad de Macair Jet S.A. desde el Aeroparque Jorge Newbery en la medida en que la empresa desarrolla su actividad con aeronaves de capacidad inferior a 30 pasajeros.
Asimismo, en el mes de noviembre de 2012 el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) emitió la Resolución 123/2012, por la que se dispuso que a partir del 1 de agosto de 2013 las instalaciones que eran utilizadas para la guarda y mantenimiento de aeronaves de pequeño porte, podrían ser asignadas al Estado Nacional y a las líneas aéreas que operen vuelos regulares internos e internacionales desde dicho aeropuerto. A tal fin, el ORSNA instruyó a Aeropuertos Argentina 2000 a iniciar las gestiones tendientes para que a partir de la referida fecha cesen las actividades de guarda de aeronaves de pequeño porte en Aeroparque.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 170

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

El 23 de Abril de 2013 Macair Jet S.A. impugnó la Resolución 810/2012 en sede administrativa, reclamo que fue rechazado por la ANAC.
El 22 de julio de 2013 Macair solicitó ante el fuero civil y comercial federal una medida cautelar con el objeto de que se suspendan los efectos de la Resolución 810/2012 de la ANAC y de la Resolución 123/2012 del ORSNA, tramitando dicha pretensión por autos "MACAIR JET S.A. c/ANAC s/ Medidas Cautelares".
El 1 de agosto de 2013 el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 resolvió hacer saber a la ANAC que "a partir del 1 de agosto de 2013 y por el término provisorio de 6 meses, permita operar en el Aeroparque Jorge Newbery a las aeronaves de capacidad inferior a 30 pasajeros que explota MACAIR JET, en aquellas franjas horarias en las que no se configure el límite de capacidad operativa de dicha base" (Primera Medida Cautelar).
El 22 de agosto de 2013 el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11, amplió la medida cautelar oportunamente dictada y resolvió "hacer saber a la ANAC, ORSNA y Aeropuertos Argentina 2000 S.A. que deberán abstenerse de ejecutar cualquier acto que afecte el material y/o infraestructura empleada por Macair Jet para desarrollar su actividad (incluso el hangar), habida cuenta de la vigencia de la medida cautelar ordenada con fecha 1/8/2013" (Segunda Medida Cautelar).
Por sucesivas resoluciones del Juzgado en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de 12/2/2014, 15/7/2014, 17/12/2014 y 16/7/2015 se habían extendido la Primera y Segunda Medidas Cautelares. Por resolución del Juzgado Civil y Comercial Federal N° 11 del 30/11/2015 se volvieron a extender las medidas cautelares hasta el 1/8/2016.
Tanto las resoluciones cautelares del 1/8/2013 y del 22/8/2013 por las que se concedieron la Primera y Segunda Medidas Cautelares, respectivamente, como las sucesivas extensiones de las mismas dispuestas el 12/2/2014, 15/7/2014,17/12/2014 y 16/7/2015 fueron apeladas por ANAC y el ORSNA, encontrándose pendiente la resolución de los recursos de apelación por la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal.
La última extensión de la Primera y Segunda Medidas Cautelares fue apelada por el ORSNA y por la ANAC.
A la fecha de aprobación de los estados contables, se encuentra en curso el plazo para que la ANAC y el ORSNA funden los recursos de apelación interpuestos contra la última extensión de las medidas cautelares.
El 23/12/2013 Macair presentó la acción de fondo, tendiente a la declaración de inconstitucionalidad de la Resolución 810 de la ANAC y 123 del ORSNA, cuyos efectos respecto de Macair habían sido suspendidos mediante las medidas cautelares en los autos "MACAIR JET S.A. c/ ANAC s/ Medidas Cautelares", quedando la causa radicada ante el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11.
La acción de fondo fue caratulada "MACAIR JET c/ ANAC y otros s/Proceso de Conocimiento".
El 10/12/2014 MACAIR amplió la demanda incorporando nuevos elementos de prueba.
Por resolución de la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal del 8/8/2014 dictada en los autos "MACAIR JET c/ANAC y otros s/Proceso de Conocimiento", el referido Tribunal declaró la competencia del fuero civil y comercial federal para entender en la causa.
Frente a la acción de inhibitoria planteada por el Estado Nacional en los autos "MACAIR JET S.A. c/ ANAC s/ Medidas Cautelares", tendiente a que se declare la incompetencia del fuero civil y comercial federal para entender en la causa, la Sala V de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PRÓSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 174

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Administrativo Federal hizo lugar al planteo y declaró la competencia del fuero contencioso administrativo federal.
En consecuencia, quedó planteado un conflicto de competencia entre el fuero contencioso administrativo federal y el civil y comercial federal, dado que ambos fueros consideran que son competentes para intervenir en las causas conexas "MACAIR JET c/ANAC y otros s/Proceso de Conocimiento" y "MACAIR JET S.A. c/ ANAC s/ Medidas Cautelares".
Este conflicto debe ser resuelto por la Corte Suprema de Justicia de la Nación.
Frente a esta situación, el 26/11/2014 el Juzgado en lo Civil y Comercial Federal N° 11 resolvió elevar las actuaciones a la Corte Suprema de Justicia de la Nación para que resuelva cuál es el fuero competente para continuar entendiendo en las causas.
La remisión de las actuaciones a la CSJN, que se encuentra pendiente, no fue realizada aún por el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 como consecuencia de la tramitación de las sucesivas renovaciones de las medidas cautelares dictadas en los autos "MACAIR JET S.A. c/ ANAC s/ Medidas Cautelares", y las correspondientes apelaciones por parte del ORSNA y de la ANAC.
En consecuencia, la tramitación de la acción de fondo, tendiente a que se declare la inconstitucionalidad de la Resolución 810/2012 y 123/2012, se encuentra suspendida hasta que la Corte Suprema de Justicia de la Nación resuelva el conflicto de competencia planteado entre el fuero civil y comercial federal y el fuero contencioso administrativo federal.

9.2 "Macair Jet S.A. c/Líneas Aéreas Entre Ríos S.E. s/ Cobro de Sumas de Dinero" (Expte. N° 8.307/2015)
El día 30 de diciembre de 2015 se dio inicio a las actuaciones caratuladas "Macair Jet S.A. C/Líneas Aéreas de Entre Ríos S.E. s/Cobro de Sumas de Dinero", que tramita por ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 3, Secretaria N° 5, de la Capital Federal.
En dichas actuaciones se persigue el cobro de sumas por facturas que quedaron impagas y que no fueron canceladas por LAER S.E. a pesar de los insistentes reclamos llevados a cabo.

NOTA 10– Bienes de disponibilidad restringida

Durante el presente ejercicio, la sociedad ha adquirido un rodado financiando el saldo de precio mediante la suscripción de un préstamo con garantía prendaria sobre aquél a pagar en 36 cuotas. Al 31 de diciembre de 2015, el saldo restante de 29 cuotas asciende a la suma de $ 103.974,10.

NOTA 11– Hechos Posteriores

Desde la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de aprobación de los Estados Contables no se han producido otros acontecimientos y/o transacciones, además de los detallados en notas a los estados contables, que puedan afectar significativamente la situación patrimonial y financiera de la Sociedad.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POVARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
Nº de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ANEXO A
BIENES DE USO
Por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015
Comparativo con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014
Expresado en pesos (Nota 1.c)

RUBRO	VALOR DE ORIGEN				AMORTIZACIONES ACUMULADAS					NETO RESULTANTE 31/12/2015	NETO RESULTANTE 31/12/2014
	Al inicio del ejercicio	Altas del ejercicio	Bajas	Al cierre del ejercicio	Al inicio del ejercicio	%	Aumentos	Bajas	Al cierre del ejercicio		
Muebles y útiles	649.754,49	23.574,66	-	673.329,15	493.996,53	10,00	42.975,32	-	536.971,85	136.357,30	155.757,96
Instalaciones	218.503,67	-	-	218.503,67	157.521,25	10,00	15.269,04	-	172.790,29	45.713,38	60.982,42
Otros equipos	899.018,92	23.404,57	-	922.423,49	897.203,25	20,00	6.496,59	-	903.699,84	18.723,65	1.815,67
Software	74.315,00	70.204,37	-	144.519,37	58.954,99	33,33	21.720,87	-	80.675,86	63.843,51	15.360,01
Rodados	106.267,78	620.163,97	106.267,78	620.163,97	106.267,78	20,00	124.032,79	106.267,78	124.032,79	496.131,18	-
Herramentales y otros	8.809,79	-	-	8.809,79	8.809,78	33,33	-	-	8.809,78	0,01	0,01
Mejoras nuevo Hangar	2.886.709,93	-	-	2.886.709,93	1.200.226,18	7,14	210.810,43	-	1.411.036,61	1.475.673,32	1.686.483,75
Anticipo bienes de uso	-	701.962,87	-	701.962,87	-		-	-	-	701.962,87	-
TOTALES	4.843.379,58	1.439.310,44	106.267,78	6.176.422,24	2.922.979,76	-	421.305,04	106.267,78	3.238.017,02	2.938.405,22	1.920.399,82

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. Tº 100 Fº 201

EDGARDO PRÓSPERO ROYARD
Presidente

FOLIO 142

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ANEXO E
PREVISIONES
Por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015
Comparativo con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014
Expresado en pesos (Nota 1.c)

RUBRO	31/12/2015			TOTAL 31/12/2014
	Saldo al comienzo del ejercicio	Aumento (Disminución)	Saldo al cierre del ejercicio	
Deducidas del activo				
Previsión por desvalorización Activo por Impuesto Diferido	9.512.575,76	29.820,41	9.542.396,17	9.512.575,76
Deudores Incobrables- Créditos por Servicios	5.492.397,63	(4.786.206,57)	706.191,06	5.492.397,63
Deducidas del pasivo				
Previsión para contingencias	1.100.000,00	-	1.100.000,00	1.100.000,00
TOTALES	16.104.973,39	(4.756.386,16)	11.348.587,23	16.104.973,39

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POVARD
Presidente

FOLIO 43

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO 176

ANEXO G
ACTIVOS Y PASIVOS EN MONEDA EXTRANJERA
Por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015
Comparativo con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014
Expresado en pesos (Nota 1.c)

CUENTA PRINCIPAL	MONEDA EXTRANJERA			TOTAL 31/12/2015	TOTAL 31/12/2014
	CLASE	MONTO	TIPO DE CAMBIO		
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE					
Moneda extranjera	U$S	1.965,00	12,9400	25.427,10	6.794,10
Otros créditos en gestión judicial	U$S	2.000.000,00	6,4810	12.962.000,00	12.962.000,00
Depósitos en garantía	U$S	200,00	12,9400	2.588,00	-
Sociedades Art. 33 Ley 19.550	U$S	10.109,11	12,9400	130.811,88	85.432,09
TOTAL ACTIVO CORRIENTE				13.120.826,98	13.054.226,19
PASIVO					
PASIVO CORRIENTE					
Proveedores	U$S	401.971,43	13,0400	5.241.707,45	4.344.365,82
Tarjeta Visa a pagar	U$S	3.222,27	13,0400	42.018,40	-
TOTAL PASIVO CORRIENTE				5.283.725,85	4.344.365,82

U$S= dólares estadounidenses

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO FOYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO 175

ANEXO H

INFORMACION REQUERIDA POR EL ARTICULO 64-INC. B) DE LA LEY 19.550
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015
COMPARATIVO CON EL EJERCICIO ECONOMICO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014
Expresado en pesos (Nota 1.c)

RUBRO	Costo de los servicios prestados	Gastos de administración	Gastos de comercialización	Resultados financieros	TOTAL 31/12/2015	TOTAL 31/12/2014
Alquiler aeronaves	7.902.097,88				7.902.097,88	6.665.680,99
Amortización Bienes de uso	341.339,81	79.965,23			421.305,04	278.825,67
Cargas sociales	1.065.007,91	641.762,54	208.366,95		1.915.137,40	1.471.380,10
Combustible	8.691.152,79				8.691.152,79	9.270.327,34
Comisiones por vuelos			478.518,44		478.518,44	552.155,68
Descuentos obtenidos					-	(2.781,90)
Deudores incobrables			587.678,79		587.678,79	39.936,87
Diferencia de cambio				689.651,13	689.651,13	606.857,43
Gastos Aeropuerto	3.782.159,89				3.782.159,89	2.696.158,38
Gastos de abordo	556.969,79				556.969,79	363.790,14
Gastos de representación			123.569,05		123.569,05	95.243,80
Gastos generales	441.384,69	670.649,96	453.368,52		1.565.403,17	1.238.118,72
Gastos Hangar	485.673,74				485.673,74	290.680,29
Gastos Tripulación	2.684.447,73				2.684.447,73	1.974.289,61
Gastos y comisiones bancarias		405.740,67			405.740,67	210.097,16
Honorarios al Directorio		119.228,57			119.228,57	87.571,43
Honorarios y retribuciones por servicios	1.728.156,17	850.617,40			2.578.773,57	2.216.922,89
Imp., tasas y contribuciones	244.631,54	627.579,14	1.254.534,22		2.126.744,90	1.844.152,68
Intereses, multas y recargos				301.250,51	301.250,51	1.996.975,57
Mantenimiento	9.342.053,15				9.342.053,15	6.886.293,45
Movilidad	48.788,10	30.095,96	12.163,23		91.047,29	87.100,42
Otros gastos de personal	548.259,13	330.375,17	107.265,95		985.900,25	715.412,42
Publicidad			6.935,79		6.935,79	8.571,35
Resultado venta bonos				(126.186,87)	(126.186,87)	-
Seguros	1.947.388,82	82.164,08			2.029.552,90	2.155.372,55
Sueldos y jornales	4.901.985,90	2.953.885,05	959.065,04		8.814.935,99	6.521.941,35
Total	44.711.497,04	6.792.063,77	4.191.465,98	864.714,77	56.559.741,56	48.271.074,39

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO PUYARD
Presidente

FOLIO
176

MACAIR JET SOCIEDAD ANÓNIMA

ESTADOS CONTABLES CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015

RATIFICACIÓN DE FIRMAS LITOGRAFIADAS

"Por la presente ratificamos nuestras firmas que obran litografiadas en los estados contables por el ejercicio finalizado el 31 de Diciembre de 2015 de MACAIR JET SOCIEDAD ANÓNIMA, en las fojas que anteceden desde la página N° 1 hasta la página N° 25".

Firmado a efectos de su identificación
con el informe de fecha 18-02-2016

Carlos Alberto Vinci
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público (UCA)
C.P.C.E.C.A.B.A. Tº 100 Fº 201

Sr. Edgardo Prospero Pollard
Presidente

INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

A los señores Directores de
MACAIR JET S.A.
CUIT: 30-66351285-0
Domicilio Legal: Av. del Libertador 498, 18° Piso
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

INFORME SOBRE LOS ESTADOS CONTABLES

He auditado los estados contables adjuntos de MACAIR JET S.A., que comprenden el estado de situación patrimonial al 31 de Diciembre de 2015 y de 2014, el estado de resultados, el estado de evolución del patrimonio neto y el estado de flujo de efectivo correspondientes a los ejercicios económicos terminados en dichas fechas, así como un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa incluidas en las notas 1 a 11 y anexos.

RESPONSABILIDAD DE LA DIRECCION EN RELACION CON LOS ESTADOS CONTABLES

La Dirección es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados contables adjuntos de conformidad con las normas contables profesionales argentinas, y del control interno que La Dirección considere necesario para permitir la preparación de estados contables libres de incorrecciones significativas.

RESPONSABILIDAD DEL AUDITOR

Mi responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre los estados contables adjuntos basada en mi auditoría. He llevado a cabo mi exámen de conformidad con las normas de auditoría establecidas en la Resolución Técnica N° 37 de la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas. Dichas normas exigen que cumpla los requerimientos de ética, así como que planifique y ejecute la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable de que los estados contables están libres de incorrecciones significativas.

Una auditoría conlleva la aplicación de procedimientos para obtener elementos de juicio sobre las cifras y la información presentadas en los estados contables. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrecciones significativas en los estados contables. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable por parte de la entidad de los estados contables, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la Dirección de la entidad, así como la evaluación de la presentación de los estados contables en su conjunto.

Considero que los elementos de juicio que he obtenido proporcionan una base suficiente y adecuada para mi opinión de auditoría.

OPINION

En mi opinión, los estados contables adjuntos presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación patrimonial de MACAIR JET S.A. al 31 de Diciembre de 2015 y de 2014, así como sus resultados, la evolución de sus patrimonios netos y el flujo de su efectivo correspondientes a los ejercicios económicos terminados en esas fechas, de conformidad con las normas contables profesionales argentinas.

B Nº 220999
444220999

FOLIO 178

INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

1. Según surge de los registros contables de la entidad, al 31 de Diciembre de 2015 la deuda a favor del Sistema Integrado Previsional Argentino asciende a $ 293.687,98 no siendo exigible a esa fecha.
2. He aplicado los procedimientos sobre prevención de lavado de activos y financiación del terrorismo previstos en las correspondientes normas profesionales emitidas por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 18 de Febrero de 2016.

Dr. Carlos Alberto Vinci
Contador Público (U.C.A.)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 - F° 201

Nº G 1310629

consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Buenos Aires 29/ 4/2016 01 0 T. 24 Legalización: N° 220999

LEGALIZAMOS, de acuerdo con las facultades otorgadas a este CONSEJO PROFESIONAL por las leyes 466 (Art. 2. inc. d y j) y 20.488 (Art. 21 inc. i) la actuación profesional de fecha 18/ 2/2016 referida a BALANCE de fecha 31/12/2015 perteneciente a MACAIR JET SA 30-66351285-0 para ser presentada ante y declaramos que la firma inserta en dicha actuación se corresponde con la que el Dr. VINCI CARLOS ALBERTO 20-06189800-0 tiene registrada en la matricula CP T° 0100 F° 201 que se han efectuado los controles de matricula vigente y control formal de dicha actuación profesional de conformidad con lo previsto en la Res. C .236/88, no implicando estos controles la emisión de un juicio técnico sobre la tarea profesional, y que firma en carácter de socio de

Soc.	T°	F°
C		7,00

mgs

LA PRESENTE LEGALIZACIÓN NO ES VALIDA SI CARECE DEL SELLO Y FIRMA DEL SECRETARIO DE LEGALIZACIONES.

CONSEJO PROFESIONAL DE CIENCIAS ECONÓMICAS DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

Dr. DANIEL L. ZUNINO
CONTADOR PUBLICO (U.B.A.)
SECRETARIO DE LEGALIZACIONES

FOLIO 179

INFORME DE COMISION FISCALIZADORA

Señores Accionistas y miembros del Directorio de
MACAIR JET S.A.
Domicilio legal: Avda. del Libertador 498, Piso 18,
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

1. De acuerdo con lo dispuesto por el articulo 294 inciso 5° de la Ley General de Sociedades, hemos examinado el estado de situación patrimonial adjunto de MACAIR JET S.A. al 31 de diciembre de 2015 y los correspondientes estados de resultados, de evolución del patrimonio neto y de flujo de efectivo, notas y anexos por el ejercicio finalizado en esa fecha, presentados en forma comparativa con los correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014. Dichos estados contables son responsabilidad del Directorio de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es informar sobre dichos documentos basados en el trabajo que se menciona en el párrafo siguiente.

2. Nuestro trabajo fue realizado de acuerdo con las normas de sindicatura vigentes en la República Argentina. Dichas normas requieren que el examen de los estados contables se efectúe de acuerdo con las normas de auditoría vigentes en la República Argentina e incluya la verificación de la congruencia de los documentos examinados con la información sobre las decisiones societarias expuestas en actas y la adecuación de dichas decisiones a la Ley y a los Estatutos en lo relativo a sus aspectos formales y documentales.

3. Para realizar nuestra tarea profesional sobre los documentos detallados en el párrafo 1. hemos revisado el trabajo de auditoría efectuado por el auditor externo de la sociedad, quien emitió su informe con fecha 18 de febrero de 2016 de acuerdo con las normas de auditoría vigentes en la Republica Argentina. Dicha revisión incluyó la verificación de la planificación del trabajo, de la naturaleza, alcance y oportunidad de los procedimientos aplicados y de los resultados de la auditoría efectuada por aquel.
   Una auditoría conlleva la aplicación de procedimientos para obtener elementos de juicio sobre las cifras y la información presentadas en los estados contables. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrecciones significativas en los estados contables. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable por parte de la entidad de los estados contables, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la dirección de la entidad, así como la evaluación de la presentación de los estados contables en su conjunto.
   Dado que no es responsabilidad del Síndico efectuar un control de gestión, el examen no se extendió a los criterios y decisiones empresarias de las diversas áreas de la Sociedad, cuestiones que son de responsabilidad exclusiva del Directorio. Consideramos que nuestro trabajo nos brinda una base razonable para fundamentar nuestro informe.
   Asimismo, en relación con la Memoria del Directorio correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015, hemos verificado que contiene la información requerida por el artículo 66 de la Ley General de Sociedades y normas reglamentarias de la Inspección General de Justicia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y, en lo que es materia de nuestra competencia, que sus datos numéricos concuerdan con los registros contables de la Sociedad y otra documentación pertinente.

FOLIO 180

4. Basados en nuestra revisión, informamos que:
   - En nuestra opinión, los estados contables mencionados en el párrafo 1. presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación patrimonial de MACAIR JET S.A. al 31 de diciembre de 2015, así como sus resultados, la evolución de su patrimonio neto y el flujo de su efectivo correspondiente al ejercicio económico terminado en esa fecha, de conformidad con las normas contables profesionales argentinas y con las normas pertinentes de la Ley General de Sociedades.
   - En relación con la Memoria del Directorio, no tenemos observaciones que formular, en lo que es materia de nuestra competencia, siendo las afirmaciones sobre hechos futuros responsabilidad exclusiva de dicho Directorio.
   - Los estados contables adjuntos y el correspondiente inventario surgen de registros contables llevados, en sus aspectos formales, de conformidad con las disposiciones legales vigentes.
   - En cumplimiento de lo dispuesto por el artículo N° 154 de la Resolución IGJ 7/15, dejamos expresa constancia que los miembros del Directorio han dado cumplimiento al régimen de garantías dispuesto por el artículo N° 76 de dicha Resolución.
   - Hemos aplicado los procedimientos sobre prevención de lavado de activos y financiación del terrorismo previstos en las correspondientes normas profesionales emitidas por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buens Aires.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 18 de febrero de 2016.

CARLOS A. VINCI
Por Comisión Fiscalizadora

FOLIO 181

Juan C. Garcia Mira
ESCRIBANO
MAT. 3658

INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA
DECRETO Nº 754/95
LEY Nº 23412

COLEGIO DE ESCRIBANOS
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
L 002330155

Rúbrica Nº: 71650-16

Pertenece a: AVIAN HOLDINGS S.A.

Domicilio: TUCUMAN 1321 Piso 9

Libro: ACTAS DE DIRECTORIO Número de Libro: 1

Consta de: 0100 páginas

Observaciones: COPIADOR

ENRIQUE MARTIN PEREZ
JEFE
DTO. INTERVENCION Y RUBRICA DE LIBROS
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

En la fecha se procede a la rúbrica del presente libro con intervención de escribano habilitado para actuar en el Registro Notarial Nro. 1525 de la Ciudad de Buenos Aires.

Buenos Aires 26 de Octubre de 2016

MARIA E ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT 3873

FOLIO 182

ACTA DE DIRECTORIO Nº 1

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 31 días del mes de octubre de 2016, se hace presente en la sede social de **AVIAN HOLDINGS S.A.** (la ***"Sociedad"***) sita en Tucumán 1321, Piso 9°, el Sr. Matías I. Carvajal, en su carácter de único Director Titular y Presidente del Directorio. Siendo las 10:00 horas, declara abierta la sesión y manifiesta que la presente tiene como objeto convocar a los Señores Accionistas a una Asamblea General Extraordinaria, a los efectos de considerar el compromiso de la Sociedad de efectuar un aporte irrevocable en dinero en efectivo a la sociedad AVIAN LINEAS AEREAS S.A. Por lo expuesto, se resolvió: a) Convocar a una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas, para celebrarse el día de la fecha, a las 12:00 horas, en la sede social, para tratar el siguiente Orden del Día: **"1°) Designación de dos accionistas para aprobar y firmar el Acta de Asamblea; 2°) Consideración del compromiso de la Sociedad de efectuar un aporte irrevocable en dinero en efectivo a la sociedad AVIAN LINEAS AEREAS S.A."**; b) Asimismo se resolvió no efectuar las publicaciones de la convocatoria a Asamblea, pues la totalidad de los Señores Accionistas han comprometido su asistencia a la misma.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 10:40 horas.

M. Carvajal

MARIA E. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3973

FOLIO 183

Juan J. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA
DECRETO Nº 754/95
LEY Nº 23412

COLEGIO DE ESCRIBANOS
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

L 002330154

Rúbrica Nº: 71649-16

Pertenece a: AVIAN HOLDINGS S.A.

Domicilio: TUCUMAN 1321 Piso 9

Libro: ACTAS DE ASAMBLEAS

Número de Libro: 1

Consta de: 0100 páginas

Observaciones: COPIADOR

ENRIQUE MARTIN PEREZ
JEFE
DTO. INTERVENCION Y RUBRICA DE LIBROS
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

En la fecha se procede a la rúbrica del presente libro con intervención de escribano habilitado para actuar en el Registro Notarial Nro. 1525 de la Ciudad de Buenos Aires.

Buenos Aires 26 de Octubre de 2016

MARIA E. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3073

FOLIO 164

ACTA DE ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA N° 1

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 31 días del mes de octubre de 2016, siendo las 12:00 horas, se reúnen en la sede social de **AVIAN HOLDINGS S.A.** (la ***"Sociedad"***) sita en Tucumán 1321, Piso 9°, los Sres. Accionistas tenedores del 100 % del capital social y de los votos que se registran y firman al Folio N° 2 del Libro de Depósito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas N° 1. Preside la reunión el Sr. Matías I. Carvajal, en su carácter de Presidente, quién declara válidamente constituida la Asamblea Extraordinaria de Accionistas y pone a consideración de los presentes el siguiente Orden del Día: **"1°) Designación de dos accionistas para aprobar y firmar el Acta de Asamblea; 2°) Consideración del compromiso de la Sociedad de efectuar un aporte irrevocable en dinero en efectivo a la sociedad AVIAN LINEAS AEREAS S.A."**. Acto seguido, se pone a consideración de los presentes el primer punto del Orden del Día: **"1°) Designación de dos accionistas para aprobar y firmar el Acta de Asamblea General Extraordinaria":** Se deja constancia de que ambos Accionistas aprobarán y firmarán el acta de la presente Asamblea General Extraordinaria. Seguidamente, se trata el segundo punto del Orden del Día: **"2°) Consideración del compromiso de la Sociedad de efectuar un aporte irrevocable en dinero en efectivo a la sociedad AVIAN LINEAS AEREAS S.A.":** Al respecto toma la palabra el Sr. Presidente, quién manifiesta que, como es de conocimiento de los Sres. Accionistas, AVIAN LINEAS AEREAS S.A., compañía en la cual la Sociedad tiene participaciones sociales que representan 95 % del capital social de aquella, se presentó ante la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) a los efectos de solicitar la concesión de servicios aéreos comerciales regulares y no regulares internos e internacionales con aeronaves de gran porte. En el marco del expediente que tramita ante la ANAC, la sociedad AVIAN LINEAS AEREAS S.A., requiere acreditar la capacidad económico-financiera suficiente para hacer frente a las obligaciones derivadas de los servicios aéreos solicitados, en cabal cumplimiento de las disposiciones legales de la ANAC. Es por ello que es intención de la Sociedad, luego de haber analizado las alternativas viables, extender un compromiso de efectuar un aporte irrevocable en dinero en efectivo a AVIAN LINEAS AEREAS S.A., para que la misma pueda acreditar la capacidad económico-financiera *necesaria* ante la ANAC. Dicho aporte, se efectuará por la suma de Dólares Estadounidenses Un Millón Quinientos Cincuenta y Un Mil Novecientos Sesenta y Seis (USD 1.551.966). Habiéndose efectuado las consideraciones pertinentes por parte de los Sres. Accionistas, los mismos resuelven por unanimidad aprobar la extensión del compromiso mencionado, en los términos descriptos en la presente Asamblea, y arbitrar los medios necesarios para hacerlo efectivo de modo que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. pueda contar con dichos aportes en forma previa al inicio de los servicios autorizados por la ANAC.

No habiendo más asuntos pendientes de consideración, se levanta la sesión siendo las 13:30 horas.

MARIA E A...
ESCRIB...
MAT. 3...

Fotocopia (s) Certificada (s) en foja (s) de
Actuación Notarial Nº ..... T 178 36904 .....

MARIA F... VAREZ BOR...
ESCRIBANA
MAT. 39...3

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

FOLIO

T 017836904

Buenos Aires, 17 de Noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro N°1739

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en cuatro

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

MARIA E. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3973

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES - ERESP
RECONHEÇO VERDADEIRA, POR SEMELHANÇA, A ASSINATURA COM O SINAL MRE/ ERESP. A PRESENTE LEGALIZAÇÃO NÃO IMPLICA ACEITAÇÃO DO TEOR DO DOCUMENTO.
26 OUT. 2016
( ) LUIS FERNANDO C. DE ALMEIDA, SEGUNDO SECRETARIO
( ) MARCELA P. PEREIRA, OFICIAL DE CHANCELARIA
( ) ANA PAULA R.-L. BENTES, OFICIAL DE CHANCELARIA

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
ERESP
Legalização com base no Acordo Brasil-Argentina, sobre Simplificação de Legalização em Documentos Públicos de 16/10/2003

FOLIO 186

CARTA GARANTIA IRREVOCABLE.

San Pablo, 6 de Octubre, 2016

Sres. Avian Holdings S.A.

Por medio del presente me dirijo a Ud. en mi carácter de representante legal de la empresa **SYNERGY AEROSPACE CORP** con domicilio sito en Avenida Manuel E. Batista, IBC Torre, Piso 5to, Oficina 505, Ciudad de Panamá, Panamá, a efectos de extender formalmente a AVIAN HOLDINGS S.A. la presente carta garantía irrevocable por medio de la cual mi mandante, la empresa SYNERGY AEROSPACE CORP, se compromete a garantizar la existencia de fondos suficientes en AVIAN HOLDINGS S.A. a efectos de hacer frente al compromiso irrevocable de aporte de capital que fuera decidido mediante Acta de Asamblea Nº 1, por la suma de USD 1.551.966 en la empresa AVIAN LINEAS AEREAS S.A., conforme surge de la "Planilla de Start Up" que se adjunta al presente.

A los fines de acreditar la capacidad económica de SYNERGY AEROSPACE CORP para otorgar la presente carta garantía se acompaña al presente Certificación Contable correspondiente al ejercicio finalizado en el año 2015 con firma notarizada y Apostilla.

La presente garantía se extiende con el objeto de que la ANAC tenga por acreditada la capacidad económico-financiera de la empresa AVIAN LINEAS AEREAS S.A. para hacer frente a las obligaciones derivadas de los servicios solicitados en el expediente en trámite ante la ANAC Nº EXPTE. ANC Nº 22636/2015. (Ex EXP-S01: 0181347/2008).

Saluda atentamente.

EXTIENDE LA PRESENTE GARANTIA:

Germán Efromovich
SYNERGY AEROSPACE CORP
(GARANTE)

ACEPTADO POR:

AVIAN HOLDINGS S.A.

24º INDIANÓPOLIS

SUBDISTRITO - INDIANÓPOLIS
Selo(s): 1 Ato:AA-959959
Reconheço, por Semelhança, a firma de: (1) GERMAN EFROMOVICH, com valor econômico.
São Paulo, 24 de outubro de 2016.
Em testemunho da verdade.
URCPN 24º - INDIANÓPOLIS(Valor Unit.R$ 8,15;Qtd1:TotalR$ 8,15)
Feito por:RONALDO
AVENIDA DOS EUCALIPTOS, 679 - CAPITAL/SP - CEP: 04517-050
1049AA0959959

24º SUBDISTRITO REGISTRO CIVIL "INDIANÓPOLIS" Alex Moreira Santos Junior ESCREVENTE AUTORIZADO

VALIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE

Para produzir efeito no Brasil e para valer contra terceiros, deverá ser vertido em vernáculo e registrada a tradução.
ERESP

FIRMA CERTIFICADA EN FOJA Nº F13186460
Buenos Aires 17-11-2016

MARIA ALVAREZ BORI
ESCRIBANA
MAT. 3973

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTA DE CERTIFICACION DE FIRMAS
LEY 404

F 013196460

Buenos Aires, 17 de noviembre de 2016 En mi carácter de escribano TITULAR DEL REGISTRO NOTARIAL Nº 1739.----------

CERTIFICO: Que la/s FIRMA que obra/n en el documento que adjunto a esta foja, cuyo requerimiento de certificación se formaliza simultáneamente por ACTA número 130 del LIBRO número 91 , es/son puesta/s en mi presencia por la/s persona/s cuyo/s nombre/s, documento/s de identidad y justificación de identidad se indican: .Matías Ignacio CARVAJAL DNI. 13.735.452, de mi conocimiento, concurre en su carácter de presidente de la sociedad "AVIAN HOLDINGS S.A.", lo que acredita con el estatuto social elevado a escritura pública de fecha 28 de junio de 2016, pasada ante el Escribano Juan C. Nardelli al folio 363 del Registro 1525 de esta Ciudad a su cargo, la que se inscribió ante la Inspección General de Justicia el 09-09-2016 bajo el Nº17102, Libro 80 tomo de sociedades por acciones, cuyo original tengo a la vista, doy fe.- Rasgado: Carvajal. Vale.

MARIA [illegible] VAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3973

Juan C. Parcelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

FOLIO 189

CARTA GARANTIA IRREVOCABLE.

San Pablo, 6 de Octubre, 2016

Sres. Avian Líneas Aéreas S.A. (continuadora de "MACAIR JET S.A.")

Por medio del presente me dirijo a Ud. en mi carácter de representante legal de la empresa **SYNERGY AEROSPACE CORP** con domicilio sito en Avenida Manuel E. Batista, IBC Torre, Piso 5to, Oficina 505, Ciudad de Panamá, Panamá, en el marco del expediente del EXPTE. ANC Nº 22636/2015. (Ex EXP-S01: 0181347/2008) en trámite por ante la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), mediante el cual la empresa **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.** ("AVIAN") ha solicitado la concesión de servicios aéreos comerciales regulares y no regulares internos e internacionales con aeronaves de gran porte.

Que en virtud de lo requerido por AVIAN a esta parte, vengo por medio del presente, siguiendo expresas instrucciones de mi representada, en los términos del Art. 7 inc. i) del Decreto 2186/92 a extender formalmente a AVIAN LINEAS AEREAS S.A. la presente carta garantía irrevocable por medio de la cual mi mandante, la empresa SYNERGY AEROSPACE CORP, se compromete a garantizar la existencia de fondos suficientes para hacer frente a los costos fijos previstos por AVIAN LINEAS AEREAS S.A. para llevar a cabo el programa de rutas presentado en el expediente precitado, el cual considerando los dos (2) primeros meses de Costos Fijos de operación –sin ingresos – asciende a la suma de **Dólares Estadounidenses Ochocientos Setenta Mil Seiscientos Ochenta y Cuatro (U$S 870.684),** conforme surge de la "Planilla de Evaluación de Ruta" adjunta al presente.

A los fines de acreditar la capacidad económica de SYNERGY AEROSPACE CORP para otorgar la presente carta garantía se acompaña al presente Certificación Contable de Manifestación de Bienes correspondiente al ejercicio finalizado en el año 2015 con firma notarizada y Apostilla.

La presente garantía se extiende con el objeto de que la ANAC tenga por acreditada la capacidad económico-financiera de la empresa AVIAN LINEAS AEREAS S.A. para hacer frente a las obligaciones derivadas de los servicios solicitados en el expediente en trámite ante la ANAC.

Saluda atentamente.

EXTIENDE LA PRESENTE GARANTIA:

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
ERESP
Legalização com base no Acordo Brasil-Argentina, sobre Simplificação de Legalização em Documentos Públicos de 16/10/2003

FOLIO 190

Germán Efromovich
SYNERGY AEROSPACE CORP
(GARANTE)

ACEPTADO POR:

AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

FIRMAS PUESTAS EN SU PRESENCIA
SELLO DE CERTIFICACION DE FIRMA
Nº 121896425
ANEXO
BUENOS AIRES, 17/11/2016

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

SUBDISTRITO - INDIANÓPOLIS
Tracema Boquetti Mendes - OFICIAL
Selo(s): 1 Ato:AA-959958
Reconheço, por Semelhança, a firma de: (1) GERMAN EFROMOVICH,
com valor econômico.
São Paulo, 24 de outubro de 2016.
Em testemunho da verdade.
ORCPN 249 - INDIANÓPOLIS(Valor Unit.R$ 8,15;Qtd1:TotalR$ 8,15)
Feito por:RONALDO
AVENIDA DOS EUCALIPTOS, 679 - CAPITAL/SP - CEP: 04517-050 - FONE: 55
CONSELHO NOTARIAL DO BRASIL 115090 PRIMA VALOR ECONÔMICO 1 1049AA0959958

24º SUBDISTRITO REGISTRO CIVIL
"INDIANÓPOLIS"
Alex Moreira Santos Junior
ESCREVENTE AUTORIZADO

VALIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE - 24º SUBDISTRITO INDIANÓPOLIS

Para produzir efeito no Brasil e para valer contra terceiros, deverá ser vertido em vernáculo e registrada a tradução.

M.R.E. ERESP

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES - ERESP
RECONHEÇO VERDADEIRA, POR SEMELHANÇA, A ASSINATURA COM O SINAL MRE/ ERESP. A PRESENTE LEGALIZAÇÃO NÃO IMPLICA ACEITAÇÃO DO TEOR DO DOCUMENTO.
26 OUT. 2016
( ) LUIS FERNANDO C. DE ALMEIDA, SEGUNDO SECRETARIO
( ) MARCELA P. PEREIRA, OFICIAL DE CHANCELARIA
( ) ANA PAULA R.-L. BENTES, OFICIAL DE CHANCELARIA

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA · NIHIL PRIUS FIDE

ACTA DE CERTIFICACION DE FIRMAS
LEY 404

FOLIO

R 001896425

ACTA NÚMERO QUINIENTOS CINCO. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la Republica Argentina, a los diecisiete días del mes de noviembre del año dos mil dieciséis, en mi carácter de Escribano Titular del Registro 1525 de esta Ciudad, **CERTIFICO**: **PRIMERO**: Que la firma que obra en el documento que ligo a la foja de certificación es puesta en mi presencia por la persona cuyo nombre y documento de identidad se menciona a continuación: **Sergio Daniel MASTROPIETRO**, con Documento Nacional de Identidad N° 16.112.540, con domicilio en la calle Tucumán N° 1321, piso 9° de esta Ciudad, quien se identifica conforme el inciso a) del artículo 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, con el documento relacionado, doy fe. **SEGUNDO**: Quien actúa en su carácter de Presidente de la sociedad **"AVIAN LINEAS AEREAS S.A. continuadora de MACAIR JET S.A."**, con domicilio en la calle Tucumán N° 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cuya existencia y cargo acredita con los siguientes elementos: **a)** el Texto Ordenado del Estatuto Social, otorgado por escritura N° 275 de fecha 10 de noviembre de 2015, otorgado por ante mí al folio 727 del presente Registro Notarial N° 1525 a mi cargo, a la que me remito; la que se inscribió en la I.G.J. el 10 de diciembre de 2015 bajo el N° 23218 del L° 77, Tomo - de Sociedades por Acciones; **b)** Acta de Asamblea General Extraordinaria del 30 de mayo de 2016, obrante a fojas 84 del Libro de Actas de Asamblea N° 1, rubricado por la I.G.J. 21 de abril de 1994, bajo el número C 3794, por medio de la cual se modificó la denominación y se reformó el estatuto social; la que se inscribió en la I.G.J. el 29 de julio de 2016 bajo el N° 13715 del Libro 80, Tomo – de Sociedades por Acciones; **c)** Acta de Asamblea del 1° de noviembre de 2016, obrante a fojas 86 y siguientes del Libro de Actas de Asamblea N° 1 anteriormente relacionado, por medio de la cual se designaron los integrantes del Directorio, la que se encuentra en trámite de inscripción en la I.G.J.; **d)** Acta de Directorio del 1° de noviembre de 2016, obrante a fojas 179 del Libro de Actas de Directorio N° 2, rubricado por la I.G.J. el 01 de junio de 2007 bajo el N° 45595-07, por medio de la cual se modificó la sede social, la que se encuentra en trámite de

R001896425

inscripción en la I.G.J. Elementos que en original tengo a la vista, de donde surgen facultades suficientes para el presente otorgamiento, cuya vigencia el compareciente asegura, doy fe. **TERCERO**: Que el requerimiento respectivo queda formalizado simultáneamente, por medio del Acta número Quinientos Cinco y Sello de Certificación de Firmas Nº R 1896425. **CUARTO**: Dejo constancia: que la firma fue estampada en mi presencia en un documento consistente en una **"Carta de Garantía Irrevocable"**. Conste.

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

CERTIFICACIÓN SOBRE DDJJ DE MANIFESTACIÓN DE BIENES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015

Señores
SYNERGY AEROSPACE CORP
Registro Único de Contribuyente Número: 858101-1-506629 DV 12
Panamá, República de Panamá

En mi carácter de Contador Público Autorizado, independiente a su pedido y para su presentación ante **Administración Nacional de Aviación Civil Argentina**, certifico la información detallada en el apartado siguiente:

1. Información objeto de la certificación:

   Estados Financieros Auditados de *SYNERGY AEROSPACE CORP al* 31 de diciembre de 2015, efectuada por la firma de Ernst & Young, firma de auditores independientes bajo su exclusiva responsabilidad.

2. Tarea profesional realizada

   La emisión de una certificación consiste únicamente en constatar determinados hechos y circunstancias con los registros contables, extracontables y otros elementos de respaldo que me fueron exhibidos por SYNERGY AEROSPACE CORP, en la medida que considere necesario en las circunstancias. Mi tarea se basó en la revisión de registros y documentación, asumiendo que los mismos son legítimos y libres de fraudes y otros actos ilegales, para lo cual he tenido en cuenta su apariencia y estructura formal. Mi tarea profesional no consistió en realizar un examen de auditoría con el objetivo de expresar una opinión profesional acerca de la información antes mencionada sino que se limitó únicamente a cotejar la información incluida en los estados financieros auditados en el párrafo 1.

   Se revisó los componentes de:

   2.1 Bancos cuentas de ahorro y corrientes / Resúmenes Bancarios
   2.2 Depósitos a plazo fijo
   2.3 Acciones y títulos públicos: según certificado de tenencia y cotizaciones a la fecha de la presente certificación

128 1872 5245 REPUBLICA de PANAMA * TIMBRE NACIONAL * B/.010.00 25 11 16 P.B. 1109

A.N.A.C. FOLIO 193

3. Manifestación profesional

Sobre la base de las tareas descriptas, CERTIFICO que los importes consignados en los estados financieros señalados en el punto 1 concuerda con la documentación detallada en el punto 2 y acreditan que SYNERGY AEROSPACE CORP posee la suma de Dólares Estadounidenses Dos Millones Cuatrocientos Veinte Dos Mil Seiscientos Cincuenta (USD 2.422.650) como mínimo en sus activos más corrientes como para cubrir las garantías otorgadas a las empresas AVIAN LINEAS AEREAS S.A. y AVIAN HOLDINGS S.A., cuyos montos fueron informados ante mí.

Panamá, 1 de Noviembre de 2016

Josías J. Jiménez
Contador Público Autorizado
Universidad Interamericana de Panamá
CPA No. 0503-05

Yo, Licdo. **ROBERTO R. ROJAS C.**, Notario Público Primero del Circuito de Panamá, con Cédula No. 4-100-1144.

CERTIFICO:

Que dada la certeza de la identidad del (los) sujeto (s) que firmó (firmaron) el presente documento, su (s) firma (s) es (son) auténtica (s).

Panamá, 24 NOV 2016

TESTIGO TESTIGO

Licdo. ROBERTO R. ROJAS C.
Notario Público Primero

APOSTILLE

Convention de La Haye du 5 octobre 196

1. País: PANAMÁ
2. Presente documento Público
3. Ha sido firmado por Roberto R. Rojas
4. quién actúa en calidad de: notario
5. y está revestido del sello/timbre de: notario Primero

CERTIFICADO 6. el 25 NOV 2016

5. EN PANAMÁ

por DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA

bajo el numero: 2016- 55383

8. Timbre 10 Firma

REPÚBLICA DE PANAMÁ DEPARTAMENTO DE TESORERÍA MINISTERIO DE GOBIERNO

Esta Autorización no lo implica responsabilidad en cuanto al contenido

DIRECCIÓN DE FINANZAS TESORERÍA REPÚBLICA DE PANAMÁ MINISTERIO DE GOBIERNO

Lic. Josías Jiménez
C.P.A. No. 0503-05

FOLIO 194

FUTUROS

CONNECTED Dólar USA MERVAL BONAR X BONAR 2024 DICA Cupón PBI Oro Petróleo WTI Soja Chicago Indice Soja

Contrato	Cant Cpra	Cpra	Vta	Cant Vta	Ult	Var	Var. %	Vol. Operado	Ajuste
Dólar USA									
DONov16	5.100	15,500	15,650	100	-	-	-	-	15,599
DONov16A	6.000	15,500	15,640	5.000	-	-	-	-	15,599
DODic16	100	15,740	16,060	100	-	-	-	-	15,930
DODic16A	1.000	15,800	16,000	2.000	-	-	-	-	15,930
DOEne17	100	16,070	16,300	2.000	-	-	-	-	16,250
DOEne17A	1.000	16,100	16,300	2.000	-	-	-	-	16,250
DOFeb17	100	16,300	16,550	2.000	-	-	-	-	16,475
DOFeb17A	1.000	16,295	16,550	2.000	-	-	-	-	16,475
DOMar17	100	16,580	16,980	100	-	-	-	-	16,810
DOMar17A	1.000	16,575	16,940	1.000	-	-	-	-	16,810
DOAbr17	100	16,830	17,230	100	-	-	-	-	17,050
DOAbr17A	1.000	16,825	17,180	1.000	-	-	-	-	17,050
DOMay17	100	17,090	17,490	100	-	-	-	-	17,315
DOMay17A	1.000	17,085	17,410	1.000	-	-	-	-	17,315
DOJun17	100	17,290	17,830	100	-	-	-	-	17,620
DOJun17A	1.000	17,285	17,835	1.000	-	-	-	-	17,620
DOJul17	100	17,540	18,080	100	-	-	-	-	17,900
DOJul17A	1.000	17,535	18,085	1.000	-	-	-	-	17,900
DOAgo17	100	17,790	18,330	100	-	-	-	-	18,100
DOAgo17A	1.000	17,900	18,200	1.000	-	-	-	-	18,100
DOSep17	100	17,950	18,670	100	-	-	-	-	18,350
DOSep17A	1.000	17,945	18,550	1.000	-	-	-	-	18,350
DOOct17	100	18,200	18,920	100	-	-	-	-	18,600
DOOct17A	1.000	18,195	18,850	1.000	-	-	-	-	18,600
DOP 01/02 17	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DOP 02/03 17	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© Copyright 2016 - MATRIZ S.A. - Todos los derechos reservados - Salvo Error U Omisión

ISA C. MINIGAGLIA ABOGADA 105 Fº 783 T.P.A.C.F

FOLIO 195
ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
22 NOV 2016
TRI. Nº

ACOMPAÑA.

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
Señor Director Nacional de Transporte Aerocomercial
Att. Dr. Hernán A. Gomez
S / D

Ref.: EXPTE. ANC Nº 43567/2016. EXP-ANC Nº 22636/2015. (Ex EXP-S01: 0181347/2008).

Melisa Sinigaglia, abogada Tº 105 Fº 783 del C.P.A.C.F., en mi carácter de apoderada de **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.**, con domicilio constituido en Av. Corrientes 345, 3º Piso, Ciudad de Buenos Aires (Estudio Romero Zapiola, Clusellas & Sluga Tel: 4312-6000), respetuosamente digo:

Que en línea con la presentación efectuada en fecha 18 de Noviembre de 2016, se aclara por medio del presente el listado de Rutas solicitadas respecto de las cuales se requiere la concesión de servicios aéreos regulares de pasajeros, carga y correo, a saber:

1) **BUENOS AIRES – SANTA FE – BUENOS AIRES**
2) **BUENOS AIRES – ROSARIO – BUENOS AIRES**
3) **BUENOS AIRES – PUERTO MADRYN – BUENOS AIRES**
4) **BUENOS AIRES – VIEDMA – PUERTO MADRYN – BUENOS AIRES**
5) **BUENOS AIRES – MAR DEL PLATA – BUENOS AIRES**
6) **BUENOS AIRES – PUERTO MADRYN – COMODORO RIVADAVIA – PUERTO MADRYN – BUENOS AIRES**
7) **BUENOS AIRES – MONTEVIDEO – BUENOS AIRES**
8) **BUENOS AIRES – SAN LUIS – RIO CUARTO – BUENOS AIRES**
9) **BUENOS AIRES – SANTA ROSA – BUENOS AIRES**
10) **BUENOS AIRES – BAHIA BLANCA – BUENOS AIRES**
11) **BUENOS AIRES – CONCORDIA – PASO DE LOS LIBRES – BUENOS AIRES**
12) **BUENOS AIRES – CONCORDIA – PARANA – BUENOS AIRES**
13) **BUENOS AIRES – PORTO ALEGRE – BUENOS AIRES**
14) **BUENOS AIRES – SUNCHALES – RECONQUISTA – SUNCHALES - BUENOS AIRES**
15) **BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES**
16) **BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARIA - BUENOS AIRES**

Tal como manifestamos en nuestra presentación, las rutas se solicitan con capacidad de alterar u omitir escalas.

Adjunto se acompaña en Planilla Excel como Anexo XIII el detalle de las rutas precitadas con el itinerario donde se expresan la cantidad de frecuencias diarias y semanales con su correspondiente detalle de horarios. En tal sentido, solicitamos se tenga por rectificada la mención efectuada en la presentación de fecha 18/11 cuando manifestamos que el Plan de Rutas se encuentra adjunta como Anexo I, teniendo por escrito "Anexo XIII" en lugar de Anexo I.

Sin otro particular, saluda a Ud. atentamente.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

ITINERARIO AVIANCA ARGENTINA

PERIODO: 15MAR´17 - 15OCT´17

FLOTA TOTAL ATR 72-600:	3			4		
FLOTA OPERATIVA:	OPERAT. 2	BACK UP 1		OPERAT. 3	BACK UP	
PERIODO:	15MAR'17 - 15MAY'17			16MAY'17-30JUN'		
RUTAS:	DIAS DE OPERACIÓN	FREC. DIARIAS	FREC. SEMANALES	DIAS DE OPERACIÓN	FREC. DIARIAS	
BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES	1 2 3 4 5 _ 7	1	6	1 2 3 4 5 _ 7	3	
BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES	1 2 3 4 5 _ 7	2	6	1 2 3 4 5 _ 7	4	
BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES	1 2 3 4 5 6 _	1	6	1 2 3 4 5 6 _	2	
BUENOS AIRES - VIEDMA - P. MADRYN - BUENOS AIRES				1 2 3 4 5 6 _	1	
BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES				1 2 3 4 5 6 _	2	
B. AIRES - P. MADRYN - C. RIVAD. - P. MADRYN - B. AIRES						
BUENOS AIRES - MONTEVIDEO - BUENOS AIRES						
BUENOS AIRES - SAN LUIS - RIO CUARTO - BUENOS AIRES				1 2 3 4 5 6 _	1	
BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES						
BUENOS AIRES - BAHIA BLANCA - BUENOS AIRES						
B. AIRES - CONCORDIA - P. DE LOS LIBRES - BUENOS AIRES						
B. AIRES - CONCORDIA - PARANA - BUENOS AIRES						
BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE - BUENOS AIRES						
BS. AS. - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BS. AS.	1 2 3 _ 5 _ _		4	1 2 3 _ 5 _ _		
BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES	1 _ _ _ 5 _ _		2	1 _ _ _ 5 _ _		
BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARIA - BUENOS AIRES	1 2 3 4 _ _ _		4	1 2 3 4 _ _ _		

ATR 72-600

AVION #1

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE
AEP	SFN	7:45	8:45	AEP	SFN	6:50
SFN	AEP	9:30	10:30	SFN	AEP	8:15
AEP	PMY	12:30	15:00	AEP	ROS	9:50
PMY	AEP	17:00	19:30	ROS	AEP	11:05
				AEP	ROS	12:45
				ROS	AEP	14:05
				AEP	SFN	18:30
				SFN	AEP	19:50

ATR 72-600

AVION #2

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE
AEP	ROS	8:00	8:55	AEP	PMY	6:00
ROS	AEP	9:40	10:35	PMY	AEP	8:55
AEP	ROS	18:25	19:20	AEP	VDM	12:10
ROS	AEP	19:55	20:50	VDM	PMY	14:15
				PMY	AEP	15:20
				AEP	ROS	18:35
				ROS	AEP	19:50

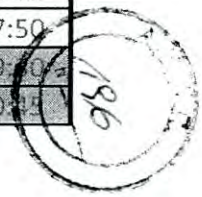
A.N.A.C. FOLIO Nº 196

MELISA C. SINIGAGLIA ABOGADA T° 105 F° 783 C.P.A.C.F.

5			6		
OPERAT. 4	BACK UP 1		OPERAT. 5	BACK UP 1	
01JUL'17-31AGO'17			**01SEP'17-31OCT'17**		
DIAS DE OPERACIÓN	FREC. DIARIAS	FREC. SEMANALES	DIAS DE OPERACIÓN	FREC. DIARIAS	FREC. SEMANALES
1 2 3 4 5 _ 7	3	6	1 2 3 4 5 _ 7	2	6
1 2 3 4 5 _ 7	7	6	1 2 3 4 5 _ 7	6	6
1 2 3 4 5 6 _	2	6	1 2 3 4 5 6 _	1	6
1 2 3 4 5 6 _	1	6	1 2 3 4 5 6 _	1	6
1 2 3 4 5 6 _	2	6	1 2 3 4 5 6 _	6	6
			1 2 3 4 5 6 _	1	6
1 2 3 4 5 6 _	2	6	1 2 3 4 5 6 _	2	6
1 2 3 4 5 6 _	1	6	1 2 3 4 5 6 _	1	6
			1 2 _ 4 _ 6 _	1	4
			1 2 3 4 5 6 _	1	6
			_ 2 _ 4 _ 6 _	1	3
			1 _ 3 _ 5 _ 7	1	4
			_ _ 3 _ 5 _ 7	1	3
1 2 3 _ 5 _ _		4	1 2 3 _ 5 _ _	1	4
1 _ _ _ 5 _ _		2	1 _ _ _ 5 _ _	1	2
1 2 3 4 _ _ _		4	1 2 3 4 _ _ _	1	4

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
AEP	SFN	6:50	7:50	AEP	SFN	6:50	7:50	AEP	SFN	6:50	7:50
SFN	AEP	8:15	9:15	SFN	AEP	8:15	9:15	SFN	AEP	8:15	9:15
AEP	MVD	9:50	10:40	AEP	MVD	9:50	10:40	AEP	MVD	9:50	10:40
MVD	AEP	11:10	12:00	MVD	AEP	11:10	12:00	MVD	AEP	11:10	12:00
AEP	MVD	15:00	15:50	AEP	COC	12:40	13:40	AEP	COC	12:40	13:40
MVD	AEP	16:20	17:10	COC	AOL	14:00	14:40	COC	PRA	14:00	14:55
AEP	SFN	18:30	19:30	AOL	AEP	15:00	16:25	PRA	AEP	15:15	16:25
SFN	AEP	19:50	20:50	AEP	MVD	17:00	17:50	AEP	MVD	17:00	17:50
				MVD	AEP	18:20	19:10	MVD	AEP	18:20	19:10
				AEP	PMY	19:55	22:25	AEP	PMY	19:55	22:25
				PMY	CRD	22:45	23:30	PMY	CRD	22:45	23:30
				CRD	PMY	0:05	0:50	CRD	PMY	0:05	0:50
				PMY	AEP	1:15	3:45	PMY	AEP	1:15	3:45

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
AEP	PMY	6:00	8:30	AEP	PMY	6:00	8:30	AEP	PMY	6:00	8:30
PMY	AEP	8:55	11:25	PMY	AEP	8:55	11:25	PMY	AEP	8:55	11:25
AEP	VDM	12:10	13:55	AEP	VDM	12:10	13:55	AEP	VDM	12:10	13:55
VDM	PMY	14:15	14:55	VDM	PMY	14:15	14:55	VDM	PMY	14:15	14:55
PMY	AEP	15:20	17:50	PMY	AEP	15:20	17:50	PMY	AEP	15:20	17:50
AEP	ROS	18:35	19:30	AEP	ROS	18:35	19:30	AEP	ROS	18:35	19:30
ROS	AEP	19:50	20:45	ROS	AEP	19:50	20:45	ROS	AEP	19:50	20:45



196

					AEP	PMY	21:20
					PMY	AEP	0:10

ATR 72-600							
AVION #3					DE	A	SALE
					AEP	ROS	7:00
					ROS	AEP	8:15
					AEP	MDQ	9:55
					MDQ	AEP	11:20
					AEP	SFN	13:05
					SFN	AEP	14:25
					AEP	MDQ	17:00
					MDQ	AEP	18:30
					AEP	LUQ	20:05
					LUQ	RCU	22:15
					RCU	AEP	23:15

ATR 72-600							
AVION #4							
ATR 72-600							
AVION #5							

JETSTREAM J-32								
AVION #7	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	
	AEP	NCJ	7:30	8:40	AEP	NCJ	7:30	
	NCJ	RCQ	9:00	9:40	NCJ	RCQ	9:00	
	RCQ	NCJ	10:10	10:50	RCQ	NCJ	10:10	
	NCJ	AEP	11:10	12:20	NCJ	AEP	11:10	

AEP	PMY	21:20	23:50	AEP	SFN	21:20	22:20	AEP	SFN	21:20	22:20
PMY	AEP	0:10	2:40	SFN	AEP	22:45	23:45	SFN	AEP	22:45	23:45

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
AEP	MDQ	7:00	8:05	AEP	LUQ	6:20	8:10	AEP	LUQ	6:20	8:10
MDQ	AEP	8:30	9:35	LUQ	RCU	8:30	9:10	LUQ	RCU	8:30	9:10
AEP	ROS	10:10	11:05	RCU	AEP	9:30	10:55	RCU	AEP	9:30	10:55
ROS	AEP	11:35	12:30	AEP	BHI	12:00	13:30	AEP	BHI	12:00	13:30
AEP	SFN	13:00	14:00	BHI	AEP	14:00	15:30	BHI	AEP	14:00	15:30
SFN	AEP	14:35	15:35	AEP	MDQ	17:00	18:05	AEP	MDQ	17:00	18:05
AEP	MDQ	17:00	18:05	MDQ	AEP	18:30	19:30	MDQ	AEP	18:30	19:30
MDQ	AEP	18:30	19:30	AEP	RSA	20:20	21:45	AEP	POA	20:20	22:20
AEP	LUQ	20:05	21:55	RSA	AEP	22:15	23:40	POA	AEP	22:55	0:55
LUQ	RCU	22:15	22:55								
RCU	AEP	23:15	0:40								

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
ROS	AEP	6:40	7:35	ROS	AEP	6:40	7:35	ROS	AEP	6:40	7:35
AEP	ROS	8:20	9:15	AEP	ROS	8:20	9:15	AEP	ROS	8:20	9:15
ROS	EZE	9:50	10:45	ROS	EZE	9:50	10:45	ROS	EZE	9:50	10:45
EZE	ROS	11:20	12:15	EZE	ROS	11:20	12:15	EZE	ROS	11:20	12:15
ROS	AEP	12:50	13:45	ROS	AEP	12:50	13:45	ROS	AEP	12:50	13:45
AEP	ROS	14:30	15:25	AEP	ROS	14:30	15:25	AEP	ROS	14:30	15:25
ROS	EZE	16:00	16:55	ROS	EZE	16:00	16:55	ROS	EZE	16:00	16:55
EZE	ROS	17:40	18:35	EZE	ROS	17:40	18:35	EZE	ROS	17:40	18:35
ROS	EZE	19:10	20:05	ROS	EZE	19:10	20:05	ROS	EZE	19:10	20:05
EZE	ROS	22:25	23:20	EZE	ROS	22:25	23:20	EZE	ROS	22:25	23:20

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
MDQ	AEP	6:30	7:30	MDQ	AEP	6:30	7:30
AEP	MDQ	8:10	9:10	AEP	MDQ	8:10	9:10
MDQ	EZE	9:45	10:45	MDQ	EZE	9:45	10:45
EZE	MDQ	11:20	12:20	EZE	MDQ	11:20	12:20
MDQ	AEP	12:55	13:55	MDQ	AEP	12:55	13:55
AEP	MDQ	14:35	15:35	AEP	MDQ	14:35	15:35
MDQ	EZE	16:10	17:10	MDQ	EZE	16:10	17:10
EZE	MDQ	17:50	18:50	EZE	MDQ	17:50	18:50
MDQ	EZE	19:20	20:20	MDQ	EZE	19:20	20:20
EZE	MDQ	22:25	23:25	EZE	MDQ	22:25	23:25

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
AEP	NCJ	7:30	8:40	AEP	NCJ	7:30	8:40	AEP	NCJ	7:30	8:40
NCJ	RCQ	9:00	9:40	NCJ	RCQ	9:00	9:40	NCJ	RCQ	9:00	9:40
RCQ	NCJ	10:10	10:50	RCQ	NCJ	10:10	10:50	RCQ	NCJ	10:10	10:50
NCJ	AEP	11:10	12:20	NCJ	AEP	11:10	12:20	NCJ	AEP	11:10	12:20

A.N.A.C. FOLIO 197
MELISA C. SINIGAGLIA ABOGADA T° 105 F° 783 C.P.A.C.F.

JETSTREAM J-32								
AVION #8	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	
	AEP	TDL	7:00	7:40	AEP	TDL	7:00	
	TDL	AEP	8:20	9:00	TDL	AEP	8:20	
	AEP	NCJ	18:30	19:40	AEP	NCJ	18:30	
	NCJ	VMA	20:00	20:30	NCJ	VMA	20:00	
	VMA	AEP	21:00	22:10	VMA	AEP	21:00	

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
AEP	TDL	7:00	7:40	AEP	TDL	7:00	7:40	AEP	TDL	7:00	7:40
TDL	AEP	8:20	9:00	TDL	AEP	8:20	9:00	TDL	AEP	8:20	9:00
AEP	NCJ	18:30	19:40	AEP	NCJ	18:30	19:40	AEP	NCJ	18:30	19:40
NCJ	VMA	20:00	20:30	NCJ	VMA	20:00	20:30	NCJ	VMA	20:00	20:30
VMA	AEP	21:00	22:10	VMA	AEP	21:00	22:10	VMA	AEP	21:00	22:10

A.N.A.C. FOLIO 198

MELISA C. SANGAGLIA ABOGADA T° 105 F° 783 C.P.A.C.F.

CUDAP: EXP-ANC:0043567/2016

Organismo: ANAC

Datos de registración
Fecha y hora: 18-Nov-2016 14:40:21
Área: ADNTRAER@anac - Dir.Nac.Transp.Aéreo

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Responsable local
ADEMESTA@anac - Dir.Est.Mercado y Estad.

Desde
18-Nov-2016 14:40:21

Título: SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA.

Texto

SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA.

Fecha de impresión: 29-Nov-2016 13:01:51

CUDAP: EXP-ANC:0043567/2016

CUERPO II

AUTORIZA.

FOLIO 193

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

21 NOV 2016

TRI. Nº

Al Sr. Director de la
Dirección Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil
Lic. Hernán Gómez
S / D

MELISA SINIGAGLIA, en mi carácter de apoderada de la firma **AVIAN LINEAS AEREAS**, conforme surge del poder adjunto al presente, el cual manifiesto es copia fiel del original y se encuentra vigente en todos sus términos, constituyendo domicilio a los efectos de la presente en Av. Corrientes 345 piso 3º de esta Ciudad, respetuosamente digo:

Que vengo por medio del presente a autorizar la Dra. Martina Urbisaglia, T°109 F°435 CPACF, a tomar vista de expedientes, retirar copias, presentar escritos, notificarse y a realizar toda clase de gestiones necesarias en cualquier expediente que se encuentre en tramite por ante esa Dirección.

Sin otro particular, a la espera de que se de curso favorable a lo solicitado, saluda a Ud. muy atentamente,

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

FOLIO

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

N 018364259

FOLIO 6. PRIMERA COPIA. PROTOCOLO A. PODER GENERAL PARA GESTIONES ADMINISTRATIVAS Y PARA ASUNTOS JUDICIALES: "MACAIR JET S.A." a favor de Matias Ramón ROMERO ZAPIOLA y otros. ESCRITURA NÚMERO CUATRO. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los trece días del mes de enero del año dos mil quince, ante mí, Escribano Autorizante, comparece el señor **Edgardo Próspero POYARD**, argentino, nacido el 01 de noviembre de 1923, con Documento Nacional de Identidad N° 4.453.338, casado, con domicilio especial en la Avda. del Libertador N° 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires; persona que identifico a los fines del inciso a) del artículo 1002 del Código Civil, doy fe. **INTERVIENE**: En nombre, representación y en su carácter de Presidente, con uso de la firma social de la sociedad que gira en la Ciudad de Buenos Aires bajo la denominación de "**MACAIR JET S.A.**", con domicilio legal en Av. Del Libertador 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cuya existencia y cargo acredita con los siguientes elementos: **a)** Estatuto Social, otorgado por Escritura número 583, de fecha 18 de octubre de 1993, pasada al folio 1182 y su Reforma otorgada por escritura número 607, de fecha 2 de noviembre de 1993, pasada al folio 1975 ambas ante el Escribano de esta Ciudad, Jorge N. Ledesma, del Registro 189 de su adscripción, inscriptas conjuntamente ante la Inspección General de Justicia con fecha 16 de noviembre de 1993, bajo el número 11396, Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; **b)** Reforma de Estatuto otorgado por escritura número 139 de fecha 10 de mayo de 2006, pasada al folio 604, ante el Escribano de esta Ciudad Antonio J. Cinque, del Registro 1061 de su adscripción, inscripta ante la Inspección General de Justicia con fecha 12 de mayo de 2006, bajo el número 7181, Libro 31, Tomo de Sociedades por Acciones; **c)** Acta de Directorio del 28 de noviembre de 2008, obrante al folio 42 del Libro de Actas de Directorio N° 2, rubricado ante la Inspección General de Justicia con fecha 1 de junio de 2007, bajo el número 45595-07, por medio de la cual se autoriza el presente

FOLIO 201

N 018364259

otorgamiento; **d)** Acta de Asamblea de fecha 28/09/2012, obrante al folio 70 del Libro de Actas de Asambleas N° 1, rubricado ante la Inspección General de Justicia con fecha 21 de abril de 1994, bajo el número 3794, donde se designa autoridades, y se lo nombra al compareciente en el cargo invocado; **y** Acta de Directorio de fecha 28/09/2012, obrante al folio 115 del Libro de Actas de Directorio N° 2, ya relacionado, donde se distribuyen los cargos. Elementos que en original tengo a la vista, de los que surgen facultades suficientes para este acto y cuya vigencia e compareciente asegura.- La documentación relacionada de los puntos a), y b), en copia certificada se hallan agregados al folio 546; el punto c) al folio 1272, todos del protocolo A del año 2008, de este mismo Registro, a los que me remito; y la relacionada en el punto d) en copia obra agregada al folio 478, protocolo A, del corriente. Y en el carácter invocado, y debidamente acreditado **DICE**: Que requiere de mí, el autorizante, **PROTOCOLICE** en sus partes pertinentes el instrumento descripto en el punto c) que antecede, y que es del siguiente tenor: "**ACTA DE DIRECTORIO**: En la Ciudad de Buenos Aires, 28 días de noviembre de 2008, siendo las 10:00 horas, se reúnen en la sede social sita en Carlos María Della Parlera 299, Piso 27, el Directorio de **Macair Jet S.A.** (la "Sociedad") con la presencia del Sr. Carlos Guillermo De Perez y la asistencia de los Señores Directores presentes y un miembro de Comisión Fiscalizadora que firman al pie de la presente acta. Toma la palabra el señor Presidente, quien procede a dar lectura al Orden del Día que se tratará en la presente reunión: "1) Revocación de Poder para gestiones administrativas a los efectos de modificar la nómina de apoderados y facultades"; "2) Otorgamiento de Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales". A continuación, se trata el primer punto del Orden del Día (...) "2°) Otorgamiento de Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales": Toma la palabra nuevamente el Sr. Presidente, quien manifiesta a los presentes respecto a la necesidad de otorgar un Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales a favor de los siguientes

apoderados: **Matias Ramón Romero Zapiola, DNI: 13.138.241; Pablo Clusellas, DNI: 13.211.552; María José Duffau, DNI: 20.042.675; Natalia Eleonora Sluga, DNI 24.913.323; Pablo Sicardi, DNI 13.445.197; Francisco Gonzalo Zabalúa, DNI: 24.206.883; María Graciela Gomez, DNI: 23.400.652; Hernán Leonardo Cancellieri, DNI: 24.592.191; Luis Ernesto Manuel Garin, DNI 24.197.114; Melisa Celeste Siniagaglia, DNI: 32.318.793; Mónica Alejandra Caminos, DNI: 32.027.116; María Mercedes Ribero, DNI: 26.716.211; Patricio Gigy, DNI: 31.049.470; Francisco José Gabriel Lucero Pavón, DNI: 31.117.696; Pablo Horacio Guglielminotti, DNI: 22.717.339; José Aníbal Cabrera, DNI: 28.591.135; Patricia Denevi, DNI: 29.443.199; María Bedouret, DNI: 28.722.911; María Agostina Pensa, DNI: 30.248.758; Roberta Sol Piñeiro, DNI: 31.504.610; María Agustina Londero, DNI: 30.226.000**, para que actuando en forma conjunta, separada, indistinta o alternada cualesquiera de ellos pueda realizar en representación de la Sociedad los actos que se detallan a continuación: **GESTIONES ADMINISTRATIVAS:** Gestionar ante las Autoridades Nacionales, provinciales o municipales y sus dependencias y empresas en general, públicas o privadas tales como, la Secretaría de Transporte, Registro Nacional de Aeronaves, Ministerio de Economía y Producción, Administración Federal de Ingresos Públicos y/o la Secretaría de Industria, Comercio y PyMes, y/o la Comisión Nacional de Comercio Exterior y/o la Subsecretaría de Políticas y Gestión Comercial y/o la Dirección de Competencia Desleal y/o Dirección General de Aduanas y/o Registros de la Propiedad Inmueble, Registro de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, Registro de la Propiedad Intelectual, Inspección General de Justicia o ante cualquier otra dependencia u organismo a nivel Nacional, Provincial o Municipal que ejerza total o parcialmente las funciones ejercidas actualmente por las mismas y/o cualesquiera otras reparticiones públicas y/o privadas, en toda clase de asuntos de su competencia con facultad de celebrar toda clase de acuerdos y suscribir todos los documentos,

FOLIO 203

N 018364260

escritos, escrituras, y demás resguardos que fueren menester o se le exijan de acuerdo con las determinaciones de las leyes, decretos, resoluciones y demás normativa que fuere aplicable con el asunto en cuestión. Asimismo se encuentran autorizados para abonar derechos, impuestos, patentes o multas, hacer cargos y descargos en toda clase de expedientes administrativos e interponer en su caso, los recursos que fueren procedentes y en general hacer uso de las defensas de los intereses de la sociedad en todos los procedimientos y medios permitidos por la ley nacional de procedimientos administrativos y sus reglamentaciones y la legislación similar provincial y municipal. Se otorga asimismo poder para que inicien y prosigan todos los expedientes que sean necesarios, realizar cualquier tipo de presentación y solicitud, tomar vista de los expedientes, notificarse, retirar copias, realizar cualquier tipo de trámite para la tramitación de los expedientes administrativos, entendiéndose las facultades consignadas como simplemente enunciativas y no limitativas.- **ASUNTOS JUDICIALES**: Al efecto se los faculta para que se presenten ante los Juzgados y demás Tribunales superiores e inferiores que correspondan, de cualquier jurisdicción, con escritos, escrituras, testigos, partidas y demás justificativos; inicien y contesten demandas y contrademandas y las desistan; soliciten división, partición y adjudicación de bienes, presten y exijan juramento, fianzas y cauciones; pongan y absuelvan posiciones; asistan a juicios verbales; prorroguen y declinen jurisdicciones; transen, contesten y desistan excepciones; interpongan toda clase de recursos legales; propongan y/o soliciten el nombramiento de peritos, cobren y perciban judicial o extrajudicialmente compensen en remate; exijan y otorguen recibos y cartas de pago en forma; firmen documentos privados o públicos que fueren precisos, pidan la venta de los bienes de los deudores, la quiebra o el concurso civil de los mismos y consientan levantamientos; concurran a juntas de acreedores, de verificaciones de crédito y su graduación; impugnen los que no se consideren legítimos, aprueben o rechacen concordatos, concedan prórrogas, quitas y esperas; soliciten el auxilio de la

fuerza pública; pidan desalojos, lanzamientos, transen y efectúen arreglos judiciales o extrajudiciales; acuerden transacciones conforme a la Ley 24.573; soliciten indemnizaciones por daños y perjuicios, lucro cesante y/o daño moral; concurran a audiencias de conciliación y/o mediación, otorguen poderes, sustituyan el presente en todo o en parte, lo revoquen y vuelvan a reasumirlo y realicen cuantos más actos, gestiones y diligencias sean conducentes al mejor desempeño de este poder. Se deja constancia que los apoderados tendrán facultad de sustituir el presente Poder, en los términos del Art. 1924 del Código Civil. Luego de un breve intercambio de ideas, se decide por unanimidad de directores presentes aprobar el otorgamiento del Poder mencionado y autorizar al Sr. Presidente para que otorgue la respectiva escritura de poder. No habiendo mas asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 11:00 horas. Hay firmas ilegibles". Es copia fiel, con los errores y omisiones existentes en su original, doy fe. De tal modo, **QUEDA PROTOCOLIZADA el acta precedentemente transcripta, doy fe.** En virtud y en cumplimiento de ello, **OTORGA PODER GENERAL PARA GESTIONES ADMINISTRATIVAS Y PARA ASUNTOS JUDICIALES** a favor de **Matias Ramón ROMERO ZAPIOLA,** DNI: 13.138.241; **Pablo CLUSELLAS, DNI:** 13.211.552; **María José DUFFAU,** DNI: 20.042.675; **Natalia Eleonora SLUGA,** DNI 24.913.323; **Pablo SICARDI,** DNI 13.445.197; **Francisco Gonzalo ZABALÚA,** DNI: 24.206.883; **María Graciela GOMEZ,** DNI: 23.400.652; **Hernán Leonardo CANCELLIERI,** DNI: 24.592.191; **Luis Ernesto Manuel GARIN,** DNI 24.197.114; **Melisa Celeste SINIGAGLIA,** DNI: 32.318.793; **Mónica Alejandra CAMINOS,** DNI: 32.027.116; **María Mercedes RIBERO,** DNI: 26.716.211; **Patricio GIGY,** DNI: 31.049.470; **Francisco José Gabriel LUCERO PAVÓN,** DNI: 31.117.696; **Pablo Horacio GUGLIELMINOTTI,** DNI: 22.717.339; **José Aníbal CABRERA,** DNI: 28.591.135; **Patricia DENEVI,** DNI: 29.443.199; **María BEDOURET,** DNI: 28.722.911; **María Agostina PENSA,** DNI:

FOLIO 205 N°

N 018364261

30.248.758; **Roberta Sol PIÑEIRO**, DNI: 31.504.610; **María Agustina LONDERO**, DNI: 30.226.000; para que actuando en la forma prevista en el acta de directorio que antecede, y con las facultades allí mencionadas, puedan ejecutar los actos enumerados con los requisitos propios de la naturaleza de cada uno en particular y en general para practicar cuantos más actos, gestiones y diligencias sean conducentes al mejor desempeño del presente mandato, que se les otorga con amplitud de facultades. **LEO** al compareciente que firma de conformidad, por ante mí, doy fe. **Edgardo Próspero POYARD.** Hay un sello. Ante mi. Juan Carlos Nardelli Mira. **CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mí al folio 6, Protocolo A del Registro Notarial 1525 de esta Ciudad, a mi cargo, doy fe. Para **LA PODERDANTE** expido esta **PRIMERA COPIA** en tres sellos de Actuación Notarial enumerados correlativamente desde el N 18364259 al presente que sello y firmo en el lugar y fecha de su otorgamiento.

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3856

REPUBLICA ARGENTINA - MERCOSUR
DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD
APELLIDO/S
JASSAN
NOMBRE/S
ELIAS
NUMERO DE DOCUMENTO
10.028.928
SEXO M
NACIONALIDAD
ARGENTINA
FECHA DE EXPEDICION
30 ENE 2016
FECHA DE VENCIMIENTO
30 ENE 2026
NO VALIDO PARA VOTAR
IDARG10028928<2<<<<<<<<<<<<<<<
5203138M2601308ARG<<<<<<<<<<<2
JASSAN<<ELIAS<<<<<<<<<<<<<<<<<

DOMICILIO: 3 DE FEBRERO 1950 17 - CIUDAD DE BUENOS AIRES - CIUDAD DE BUENOS AIRES - ARGENTINA
FECHA Y LUGAR DE NACIMIENTO: 13 MAR 1952 - LA RIOJA
DIGITO PULGAR
Nº DE TRAMITE 00008291471
OF. IDENT. 9001
Cr. A. Florencio Randazzo
Ministro del Interior

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES Nº 117878676 Bs. As. 22 de noviembre de 2016

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

A.N.A.C.
FOLIO
206

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA
NIHIL PRIUS FIDE

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017878676

Buenos Aires, 22 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 1 (una)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en el D.N.I. Nº 10.028.928, correspondiente al Sr. Elias Jassan. Conste.

Juan C. Pardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

Juan C. Pardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

1/1

208

REPUBLICA ARGENTINA - MERCOSUR
DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD
REGISTRO NACIONAL DE LAS PERSONAS

APELLIDO/S
COLUNGA LOPEZ

NOMBRE/S
CARLOS BENJAMIN

NUMERO DE DOCUMENTO
93.798.028

SEXO: M

NACIONALIDAD
ESPAÑOLA

FECHA DE EXPEDICION
28 ABR 2011

FECHA DE VENCIMIENTO
28 ABR 2026

FIRMA DEL IDENTIFICADO

NO VALIDO PARA VOTAR

IDARG93798028<4<<<<<<<<<<<<<<<
4603085M2604284ESP<<<<<<<<<<<0
COLUNGA<LOPEZ<<CARLOS<BENJAMIN

DOMICILIO: ARENALES 2151 - MARTÍNEZ - SAN ISIDRO - BUENOS AIRES
FECHA Y LUGAR DE NACIMIENTO: 08 MAR 1946
ESPAÑA - ASTURIAS
FECHA DE OTORGAMIENTO: 01 JUN 1956
CATEGORIA DE INMIGRANTE: PERMANENTE
EXPEDIENTE: RES 4478/94 DISPOSICION: RES 4478/94
FECHA DE NATURALIZACION: 01 JUN 1956

N° DE TRAMITE
0004736170

OF. IDENT.
7015

DIGITO PULGAR

Cr. A. Florencio Randazzo
Ministro del Interior

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACIÓN DE REPRODUCCIONES N° 117678078
Bs. As. 22 de noviembre de 2016

Juan C. Pardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

209

T 017878678

Buenos Aires, 22 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 1 (una)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en el D.N.I. Nº 93.798.028, correspondiente al Sr. Carlos Benjamín Colunga Lopez. Conste.

Juan C. Pardelli H.
ESCRIBANO
MAT. 3858

FOLIO
N° 210

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

INFORME D.N.A. y A.I. N° 0 0 0 1 5 8

REF: EXP-ANC:0043567/2016

BUENOS AIRES, 21 NOV. 2016

A LA DIRECCIÓN DE EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS AEROCOMERCIALES:

Remito a usted las presentes actuaciones relacionadas con la presentación efectuada por la Dra. Melisa SINIGAGLIA quien, invocando el carácter de apoderada de la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., solicita se le otorgue concesión por el término de QUINCE (15) años para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES

2) BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES

3) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES

4) BUENOS AIRES - VIEDMA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES

5) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES

6) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES

7) BUENOS AIRES - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES

8) BUENOS AIRES - SAN LUIS - RÍO CUARTO - BUENOS AIRES

9) BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES

10) BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES

11) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PASO DE LOS LIBRES - BUENOS AIRES

12) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PARANÁ - BUENOS AIRES

13) BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BUENOS AIRES

14) BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES

15) BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES

A.N.A.C. 211

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

16) BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES

Cabe destacar, que las rutas detalladas precedentemente se requieren de ida y vuelta y con la facultad de alterar u omitir escalas.

I.- De forma preliminar y en lo que respecta a la competencia de esta Dirección, se señala que en el EXP-ANC:0030652/2016 se acompañó copia suscripta por la letrada presentante del poder general para gestiones administrativas y para asuntos judiciales conferido por MACAIR JET S.A. a su favor, con el que se entiende acreditada la personería invocada por la solicitante en los términos del Artículo 32 del Decreto N° 1.759/72 T.O. 1991, reglamentario de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos, teniendo en cuenta que, obra también agregada al citado expediente copia certificada del testimonio del Acta de Asamblea General Extraordinaria de fecha 30 de mayo de 2016, por la que se dispuso la reforma de los artículos primero, quinto y sexto del estatuto social, con la correspondiente constancia de inscripción en la Inspección General de Justicia de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES como cambio de denominación y modificación de estatuto, bajo el número 13715 del libro 80 del tomo de sociedades por acciones con fecha 29 de julio de 2016, y que en el reformado artículo primero del acta mencionada se establece que *"Bajo la denominación de "AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.", continuadora de MACAIR JET S.A., funciona una sociedad anónima que se rige por los presentes estatutos y disposiciones legales y reglamentarias que le son aplicables. Tiene su domicilio legal en la Ciudad de Buenos Aires, sin perjuicio de los cual el Directorio podrá instalar agencias, sucursales, establecimientos o cualquier especie de representación dentro o fuera del país"*.

Asimismo, se observa que se ha constituido domicilio en la Av. CORRIENTES N° 345, P. 3° de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES, el que se toma como especial a los efectos previstos en el Artículo 19 del citado Decreto N° 1.759/72 T.O. 1991.

Con respecto a la autorización conferida por la apoderada a la Dra. Martina URBISAGLIA para tomar vista de expedientes, retirar copias, presentar escritos, notificarse y realizar toda clase de gestiones necesarias en cualquier expediente que se encuentre en trámite ante la Dirección Nacional de Transporte Aéreo (fs. 199), se señala que el Decreto N° 1.759/72, T.O. 1991, reglamentario de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos en sus Artículos 31 a 33, establece las formas de acreditar la personería en el procedimiento administrativo, pero no contempla la posibilidad de otorgar autorizaciones con las facultades arriba detalladas.

Sin perjuicio de ello, el Artículo 134 del Código de Procedimiento Civil y Comercial de la Nación (aplicable supletoriamente conf. Artículo 106 del Decreto N° 1.759/72, T.O. 1991) referido a la notificación tácita, establece que "*...el retiro de las copias de escritos por la parte, o su apoderado, o su letrado o persona autorizada en el expediente, implica notificación personal del traslado que respecto del contenido de aquéllos se hubiere conferido",* por lo que se tiene presente la autorización otorgada con los alcances mencionados.

II.- En cuanto al aspecto societario se informa que, de conformidad con el estatuto constitutivo de MACAIR JET S.A. y con el testimonio del Acta de Asamblea General Extraordinaria de fecha 30 de mayo de 2016, que en copias certificadas se acompañan, la

A.N.A.C. 212

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

sociedad fue constituida por escritura pública N° 275 de fecha 10 de noviembre de 2015, pasada ante el escribano Juan Carlos NARDELLI MIRA, al folio 727 del registro notarial número 1525 de la ciudad autónoma de BUENOS AIRES a su cargo e inscripta en la Inspección General de Justicia bajo el número 23218 del libro 77 del tomo de sociedades por acciones con fecha 10 de diciembre de 2015 (fs. 9/14) y por instrumento privado relativo al cambio de denominación y modificación de estatuto, inscripto también en la Inspección General de Justicia bajo el número 13715 del libro 80 del tomo de sociedades por acciones con fecha 29 de julio de 2016 (fs. 15/18).

De conformidad con el Acta de Directorio de fecha 1 de noviembre de 2016 (que en copia certificada obra agregada a fs. 30/31), la sede social de la empresa se habría trasladado de Av. DEL LIBERTADOR N° 498, P. 18 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (conf. consta en la mencionada escritura pública N° 275, fs. 11 vta.) a la calle Tucumán N° 1.321, P. 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Se advierte que el referido cambio de sede social se encuentra aún en trámite de inscripción ante la Inspección General de Justicia (conf. duplicado del Formulario H de fecha 7 de noviembre de 2016, obrante en copia certificada a fs. 34/35), por lo que deberá requerirse a la presentante que acompañe oportunamente la correspondiente constancia de inscripción de la modificación estatutaria llevada a cabo ante el mencionado organismo registral.

No obstante, atento que ambas sedes sociales se encuentran sitas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se entiende cumplido lo prescripto por el inciso 1° del Artículo 99 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico).

En relación con el objeto social se señala que el artículo tercero del estatuto social (fs. 10) prevé que la sociedad tiene por objeto *"...dedicarse a la actividad aerocomercial incluyendo la explotación del transporte aéreo nacional e internacional, regular y no regular de pasajeros, correo y carga y el trabajo aéreo en todas sus formas; la compraventa, leasing, alquiler o financiación de aeronaves, la locación de servicios u obra para la reparación y el mantenimiento de aeronaves;..."*, entendiéndose en consecuencia que dicho objeto se adecua al tipo de prestaciones solicitadas.

Por otra parte, respecto del capital social, se informa que de acuerdo a lo establecido en el artículo cuarto del estatuto societario (fs. 10), el mismo ascendería a la suma de PESOS QUINIENTOS MIL ($ 500.000.-), representado por QUINIENTAS MIL (500.000) acciones ordinarias, nominativas de PESOS UNO ($ 1.-) valor nominal cada una y con derecho a UN (1) voto por acción.

Dichas acciones se encuentran distribuidas de la siguiente forma de acuerdo con la copia certificada de la parte pertinente del Registro de Acciones N° 1 (fs. 21/23):

- **Sr. Germán EFROMOVICH**, Pasaporte N° F0716070, brasileño, con domicilio real en la calle FLORES JIJON E 171-121, QUITO, REPÚBLICA DE ECUADOR: VEINTICINCO MIL (25.000) acciones (5%).

- **AVIAN HOLDINGS S.A.:** sociedad constituida mediante escrituras públicas números 143 y 220 de fechas 28 de junio y 2 de septiembre de 2016, pasadas ante el

213

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

escribano Juan Carlos NARDELLI MIRA a los folio 363 y 569 del registro notarial número 1525 de la ciudad autónoma de BUENOS AIRES a su cargo e inscriptas en la Inspección General de Justicia bajo el número 17.102 del libro 80 del tomo de sociedades por acciones con fecha 9 de septiembre de 2016 y con sede y domicilio social en la calle TUCUMÁN N° 1.321, P. 9° de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES, cuya copia certificada obra agregada a fs. 36/42, CUATROSCIENTAS SETENTA Y CINCO MIL (475.000) acciones (95%).

Por lo apuntado, se entiende que se encuentra cumplido lo previsto por el artículo 99 en sus incisos 2° y 4°, de acuerdo con su aclaratoria implementada por Decreto N° 54/92.

En otro orden de ideas, se indica que en el artículo quinto del estatuto societario se establece que: *"La dirección y administración de la sociedad estará a cargo de un Directorio integrado entre un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) directores titulares, pudiendo la Asamblea elegir igual o menor número de suplentes a fin de llenar las vacantes que se produjeran, los que se incorporarán al Directorio por el orden de su designación. El término de su mandato es de un ejercicio. La Asamblea fijará en número de directores así como su remuneración. El Directorio sesionará con la mayoría absoluta de sus integrantes, y resuelve por mayoría de los presentes; en caso de empate, el Presidente desempatará votando nuevamente. En su primera reunión designará un Presidente y un Vicepresidente que suplirá al primero en su ausencia o impedimento…El control y dirección de la sociedad debe estar en manos de personas con domicilio real en la República Argentina. Asimismo, el Presidente del Directorio, los Gerentes y por los menos dos tercios de los Directores deberán ser argentinos con domicilio real en la República Argentina. Lo enunciado precedentemente se aplicará incluso en caso de fallecimiento, ausencia o retiro por cualquier causa de los integrantes de la administración de la sociedad, conforme a lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. El directorio tiene amplias facultades de administración y disposición, incluyendo las facultades especiales establecidas conforme al artículo 375 del Código Civil y Comercial de la Nación y al artículo 9 del Decreto Ley 5965/63…La representación de la sociedad corresponde al Presidente del Directorio o al Vicepresidente en su caso"* (fs. 15/18). De acuerdo con lo dispuesto en el artículo octavo, el ejercicio social cierra el 31 de diciembre de cada año (fs. 11).

De acuerdo con lo determinado en el Acta de Asamblea General Ordinaria (de renuncia de directorio y elección y designación de nuevos miembros del directorio y de la sindicatura) y en el Acta de Directorio (de aceptación de cargos) ambas de fecha 1° de noviembre de 2016 y obrantes en copias certificadas a fs. 26/31, el órgano de administración de la sociedad sería plural y estaría compuesto por TRES (3) directores titulares, y se encuentra integrado por el Sr. Sergio Daniel MASTROPIETRO, argentino, con domicilio real en la calle PAISANDU N° 63, Loc. de MORENO, Pcia. de BUENOS AIRES, en el cargo de Presidente (fs. 19/20); por el Sr. Carlos Benjamín COLUNGA LÓPEZ, D.N.I. N° 93.798.028, español, con domicilio real en la calle ARENALES N° 2151, Loc. de MARTÍNEZ, Pcia. de BUENOS AIRES, como Vicepresidente (fs. 208/209); y Sr. Elias JASSAN, D.N.I. N° 10.028.926, argentino, con domicilio real en la calle 3 DE FEBRERO N° 1.950, P. 17 de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES, en calidad de director titular (fs. 206/207). Se ha designado además como director suplente al Sr. Germán EFROMOVICH.

A.N.A.C. 214

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

Se observa que las mencionadas acta de asamblea y de directorio de designación y aceptación de cargos del actual órgano de administración en funciones se encuentran aún en trámite de inscripción ante la Inspección General de Justicia (conf. duplicado del Formulario J de fecha 4 de noviembre de 2016, obrante en copia certificada a fs. 33 y 35), por lo que deberá requerirse a la presentante que acompañe oportunamente la correspondiente constancia de inscripción ante la Inspección General de Justicia y de la publicación exigidas por el Artículo 60 de la Ley General de Sociedades N° 19.550 T.O. 1994, a fin de poder tener por acreditada fehacientemente la composición del directorio, de conformidad con lo dispuesto por el inciso 5 del Artículo 99 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico).

Por otro lado, en orden a lo dispuesto por el artículo sexto (fs. 15 vta.) del estatuto social *"La fiscalización de la sociedad estará a cargo de uno o más síndicos designados por la asamblea de accionistas, designándose igual número de síndicos suplentes. Cuando la sociedad estuviere comprendida en el artículo 299 de la Ley 19.550, excepto su inciso 2°, la sindicatura debe ser colegiada en número impar".*

Conforme surge de la copia certificada del Acta de Asamblea General Ordinaria (de renuncia de directorio y elección y designación de nuevos miembros del directorio y de la sindicatura) de fecha 1° de noviembre de 2016 (fs. 27/28 y 31), el órgano de fiscalización de la sociedad sería plural y se encontraría integrado por los Sres. Sergio Julio LOBBOSCO, Vittorio DE VILLA y Diego Martín BAGLIONI como síndicos titulares y por los Sres. Víctor Mariano PAYASLIAN, Claudia Marcela GIZZI y Fabián Amadeo Martín ROMERO como síndicos suplentes.

Tal como se señalara respecto del directorio, podrá tenerse por acreditado fehacientemente el cumplimiento de lo dispuesto en los Artículos 284 y 299, inciso 5 de la Ley General de Sociedades 19.550, T.O. 1984, una vez que se acompañe la pertinente constancia de inscripción ante la Inspección General de Justicia del acta de asamblea de designación de cargos de los integrantes de la sindicatura antes referida.

Por último, se informa que a fs. 2 vta. la presentante manifiesta que AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. ha obtenido la licencia de uso de los derechos de propiedad intelectual y marca figurativa/logo "AVIANCA", en virtud del contrato suscripto con la empresa AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A., motivo por el cual dicha marca será referida por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. en la comercialización, operación y pintado de sus aeronaves.

A este respecto, se advierte que no obra agregado el contrato por el que se le confiere a AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. autorización para el uso de la marca "AVIANCA" ni la constancia de inscripción de dicha marca en el INSTITUTO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL ARGENTINA (I.N.P.I.), por lo que debería informarse a la requirente que deberá acreditar tal documentación con carácter previo a la utilización de la designación comercial que pretende emplear para la comercialización, operación y pintado de las aeronaves de la empresa.

III.- En lo atinente al tipo de servicios requeridos, se destaca que los mismos se encuentran contemplados en las prescripciones contenidas en el Decreto Nº 2.186/92 que establece el régimen procedimental para las solicitudes de transporte aéreo y más

A.N.A.C. 215

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

específicamente en el Artículo 1° del Capítulo I del Anexo II de dicho instrumento, concernientes a servicios combinados de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo.

IV.- En lo que respecta al material de vuelo, y en orden con lo dispuesto en el inciso b), último párrafo del Artículo 7° del Capítulo II del anexo indicado en el párrafo precedente (en la medida en que resulta aplicable de conformidad con lo establecido en el Artículo 13), la peticionaria manifiesta a fs. 2 que realizará las prestaciones con equipos ATR-72-600 de SETENTA Y DOS (72) asientos, que serían importadas a mediados del mes de diciembre de 2016, y con aeronaves JETSTREAM AEROSPACE 32 de DIECINUEVE (19) asientos, respecto de las cuales manifiesta que AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. cuenta ya con la tenencia de las mismas.

V.- En cuanto a la operatoria propuesta, se señala en relación con las rutas internas que los puntos que integran las mismas se encuentran contemplados en el Plan de Rutas Internas de Interés General para la Nación aprobado por Resolución S.T. N° 270/87, ampliado por Disposiciones D.N.T.A. Nros. 65/88, 75/88, 34/89, y 41/89 y por Resolución S.T. N° 281/94 y que podría resultar de aplicación lo establecido en el Artículo 3, incisos b) y c).

Por otro lado, en cuanto a las rutas internacionales peticionadas, se indican a continuación las previsiones contenidas en los marcos bilaterales que regulan las relaciones aerocomerciales con los países involucrados:

1. REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL: La situación operativa se encuentra regida por el Acta de Reunión de Consulta de fecha 19 de octubre de 2006 y por el Acta final de la XVIII Reunión de Consulta del 22 de marzo de 2001, en las que se fijaron CIENTO TREINTA Y TRES (133) frecuencias semanales con derechos de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad sin limitación de equipo, las que podrán ser operadas por las líneas aéreas designadas de la REPÚBLICA ARGENTINA en ambas direcciones en el siguiente cuadro de rutas: Puntos anteriores, Puntos en ARGENTINA, Puntos intermedios, Puntos en BRASIL, Puntos más allá.

Cada Empresa designada puede, a su discreción, en cualquiera o en todos sus vuelos, sin límite direccional o geográfico o sin perder ningún derecho de tráfico autorizado: 1) Operar en cada una o en ambas direcciones; 2) Operar puntos en el orden deseable; 3) Omitir escalas bajo condición que los servicios empiecen o terminen en un punto del territorio de la parte contratante que haya designado a la Empresa.

2. REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY: La situación operativa se rige por las Actas de Reunión de Consulta de fechas 30 de octubre de 2012, 24 de febrero de 2005, 19 de diciembre de 2003 y 17 de diciembre de 1997 según las cuales se acordó el siguiente plan de rutas:

A).- Rutas argentinas con destino al territorio uruguayo: Puntos en la REPÚBLICA ARGENTINA - Puntos en la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.
B).- Rutas argentinas a través del territorio Uruguayo:

N° 216

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

1).- Puntos en la REPÚBLICA ARGENTINA, MONTEVIDEO, RÍO DE JANEIRO, ESPAÑA, ITALIA.
2).- Puntos en la REPÚBLICA ARGENTINA, MONTEVIDEO, RÍO DE JANEIRO, NORTE AMÉRICA, CARIBE.
3).- Puntos en la REPÚBLICA ARGENTINA, MONTEVIDEO, PUNTA DEL ESTE, FLORIANÓPOLIS, PORTO ALEGRE, RÍO DE JANEIRO, SAN SALVADOR DE BAHÍA, MACEIO.
4).- Puntos en la REPÚBLICA ARGENTINA, PUNTA DEL ESTE, SAN PABLO.
5).- Puntos en la REPÚBLICA ARGENTINA, MONTEVIDEO, SANTA CRUZ DE LA SIERRA y más allá.

Respecto de los derechos de quinta libertad se fijaron TRES (3) frecuencias semanales en cuanto a las rutas previstas en los puntos B.1 y B.2, acordándose asimismo que las solicitudes formuladas por cualquiera de las partes para operar servicios en ejercicio de derechos de quinta libertad adicionales a esas TRES (3) frecuencias semanales serán consideradas favorablemente por las autoridades respectivas cuando tengan por objeto satisfacer demandas puntuales y de carácter estacional o de requerimientos especiales de tráfico, estableciéndose que tales vuelos se otorgarán excepcionalmente en condiciones de reciprocidad y sin que ello consolide derechos.

En relación con los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades, se convinieron respecto de las rutas que se detallan a continuación en las siguientes frecuencias: BUENOS AIRES (Aeroparque Jorge Newbery) – MONTEVIDEO y viceversa hasta SESENTA (60) frecuencias semanales, BUENOS AIRES (Ezeiza) – MONTEVIDEO y viceversa hasta VEINTIÚN (21) frecuencias semanales y BUENOS AIRES (Aeroparque Jorge Newbery) – PUNTA DEL ESTE y viceversa hasta SESENTA (60) frecuencias semanales.

Teniendo en cuenta el plan rutas vigente entre ambos países, para el caso de operaciones con aeronaves de porte menor al Boeing B-737 rige la siguiente fórmula de convertibilidad:
CINCO (5) frecuencias operadas con aeronaves de hasta VEINTE (20) plazas: es equivalente a UNA (1) frecuencia.
TRES (3) frecuencias operadas con aeronaves de hasta CUARENTA (40) plazas: es equivalente a UNA (1) frecuencia.
DOS (2) frecuencias operadas con aeronaves de hasta SESENTA (60) plazas: es equivalente a UNA (1) frecuencia.
Los servicios operados con aeronaves de capacidad superior a SESENTA (60) plazas equivalen a UNA (1) frecuencia.

Teniendo en cuenta las limitaciones existentes en materia de capacidad con los países involucrados y que las rutas internacionales peticionadas pueden encontrarse concedidas a otros transportadores aéreos de bandera argentina, en la eventualidad de conferirse curso favorable a la solicitud, se deberán aplicar no sólo las limitaciones contenidas en los marcos bilaterales vigentes en ese momento, sino también el Régimen de Asignación de Capacidad y/o Frecuencias para los Servicios Aéreos Regulares

N.A.C. 217

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

Internacionales Regionales que como Anexo I forma parte integrante de la Resolución MEYOSP N° 901 del 16 de julio de 1996.

Se estima también, que en el caso de tratarse de rutas o tramos de las mismas respecto de los cuales se carece actualmente de los derechos necesarios para su operación y/o de capacidad disponible, de efectuarse el llamado a audiencia pública debería consignarse en el mismo tal circunstancia y en el supuesto de otorgarse la concesión, condicionarse la realización de las operaciones a la eventual obtención de los derechos de tráfico y/o de la capacidad que tornen factible la operatoria proyectada por la empresa.

Asimismo, se estima que en el eventual trámite de audiencia pública correspondería evaluar los itinerarios solicitados, con la finalidad de analizar la necesidad, utilidad y conveniencia de su prestación por parte de la peticionaria, considerándose a su vez los argumentos de aquéllos transportadores que podrían resultar afectados en sus intereses o expectativas empresarias.

VI.- Finalmente, se informa que a fin de dar cumplimiento a las previsiones contenidas en los incisos c), d), e), f), g), h) e i) del Artículo 7° del Capítulo II del Anexo II del Decreto N° 2.186/92 (aplicable en virtud de lo dispuesto en el Artículo 13), la requirente se compromete a mantener los servicios por el plazo de DOCE (12) meses (fs. 1 vta.); acompaña a fs. 103/143 como Anexo IX propuesta de cotización de seguros emitida por la empresa ARG GROUP; indica a fs. 195/198 (en lo que denomina Anexo XIII) las frecuencias, rutas aéreas, los aeropuertos de salida y destino, las escalas intermedias previstas y los horarios; a fs. 2 vta. manifiesta que las tarifas que se cobrarán por los servicios propuestos, estarán en todo momento de acuerdo a las resoluciones vigentes de la autoridad aeronáutica aplicables a las rutas requeridas; expresa que prevé la iniciación de los servicios para el 15 de marzo de 2017 (fs. 1 vta.); a fs. 2 vta. propone como base de operaciones el Aeropuerto Jorge Newbery, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; en cuanto a la tripulación con que proyecta equipar sus aeronaves, indica a fs. 2 vta. que la dotación de tripulaciones para cubrir los vuelos previstos en las planillas de rutas acompañadas, se compone *"...de TREINTA (30) tripulaciones, lo que resultará en CINCO (5) tripulaciones por aeronave..."*; y por último, respecto de la capacidad económico-financiera, acompaña como Anexo XI (fs. 118/192) estados contables cerrados al 31 de diciembre de 2014 y 2015 debidamente legalizados por el Consejo de Ciencias Económicas; copia certificada del Acta de Directorio y del Acta de Asamblea General Extraordinaria de la Sociedad AVIAN HOLDINGS S.A. mediante la cual se compromete a realizar un aporte irrevocable en la sociedad AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.; carta de garantía por la que SYNERGY AEROSPACE CORP., empresa del holding, garantiza a AVIAN HOLDINGS S.A. la existencia de fondos necesarios para el aporte irrevocable comprometido; carta de garantía para hacer frente a los costos fijos de los dos primeros meses de operación en un escenario de no ingresos; y certificado de manifestación de los bienes de la empresa SYNERGY AEROSPACE CORP. suscripto por contador con firma legalizada.

Se aclara que el análisis de los requisitos y de la documentación de carácter técnico-operativo y económico-financiero acompañados no corresponden a la competencia de esta dirección y que, por tanto, deberán ser evaluados por la Dirección de Explotación de Servicios Aerocomerciales y por la Dirección de Estudios de Mercado y Estadísticas, por ser las áreas técnicas idóneas en la materia.

A.N.A.C. N° 218

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

Por lo expresado, en lo que resulta de competencia de esta área y con las formalidades planteadas en el punto II, párrafos tercero, décimo primero, décimo cuarto y décimo quinto en cuanto a que deberán acreditarse oportunamente las constancias de inscripción de las actas de asamblea y directorio allí mencionadas y la documentación relativa al uso de la marca "AVIANCA", no existen observaciones que obsten a la prosecución del trámite de audiencia pública solicitado.

Sin perjuicio de ello, atento que, como se indicara precedentemente, se agrega documentación atinente tanto a su órbita de competencia como de la Dirección de Explotación de Servicios Aerocomerciales, se giran los actuados a los efectos correspondientes.

Saludo a usted atentamente.

DR. HORACIO KNOBEL
Director de Normas Aeronáuticas
y Acuerdos Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

A.N.A.C. FOLIO 219

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

NOTA D.E.S.A. N° 0001760

EXP-ANC: 0043567/2016

BUENOS AIRES, 21 NOV 2016

A LA DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE MERCADO Y ESTADÍSTICAS:

Remito las presentes actuaciones en las cuales la empresa AVIAN LINEAS AEREAS S.A. solicita la concesión de servicios regulares transporte aéreo de pasajeros, carga y correo internos e internacionales con facultad de omitir o alterar escalas, utilizando aeronaves de gran porte, en las siguientes rutas:

1. BUENOS AIRES – ROSARIO y regreso,
2. BUENOS AIRES – SANTA FE y regreso,
3. BUENOS AIRES – MAR DEL PLATA y regreso,
4. BUENOS AIRES – PUERTO MADRYN y regreso,
5. BUENOS AIRES – VIEDMA – PUERTO MADRYN – BUENOS AIRES,
6. BUENOS AIRES – PUERTO MADRYN – COMODORO RIVADAVIA – PUERTO MADRYN – BUENOS AIRES,
7. BUENOS AIRES – SAN LUIS – RIO CUARTO – BUENOS AIRES,
8. BUENOS AIRES – SANTA ROSA y regreso,
9. BUENOS AIRES – BAHIA BLANCA y regreso,
10. BUENOS AIRES – CONCORDIA – PASO DE LOS LIBRES –BUENOS AIRES
11. BUENOS AIRES – CONCORDIA – PARANA – BUENOS AIRES
12. BUENOS AIRES – SUNCHALES – RECONQUISTA y regreso,
13. BUENOS AIRES – TANDIL y regreso,
14. BUENOS AIRES – SUNCHALES – VILLA MARÍA – BUENOS AIRES,
15. BUENOS AIRES – MONTEVIDEO y regreso,
16. BUENOS AIRES – PORTO ALEGRE y regreso,

A.N.A.C. 220

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

Al respecto, se aclara que mediante NOTA A.N.A.C N° 469 de fecha 13 de septiembre de 2016 se tomó conocimiento del cambio de razón social de la transportadora MACAIR JET S.A., bajo la denominación AVIAN LINEAS AEREAS .S.A..

De acuerdo a lo establecido en el Decreto N° 2.186/92 y en cuanto a los requisitos de presentación para este tipo de solicitudes, en lo que compete a esta Dirección, se informa lo siguiente:

Con relación al punto BUENOS AIRES, se puede deducir en base a los Anexos de Capacidad Técnica acompañados, que se trataría tanto de operaciones desde el Aeropuerto Internacional de EZEIZA Ministro Pistarini como así también del Aeroparque JORGE NEWBERY.

Cabe destacar, que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. cuenta con Certificado de Explotador de Servicios Aéreos vigente hasta el 04 de abril de 2017, del cual puede observarse que dicha compañía aérea cuenta con su base de operaciones en el Aeroparque JORGE NEWBERY.

Por otra parte, la solicitante informa que para cubrir las operaciones contará con cinco tripulaciones por aeronave, compuestas por un comandante, un copiloto, un comisario de abordo y un tripulante de cabina de pasajeros, con lo cual se entiende que cubriría la dotación requerida para tal tipo de equipos, valiendo aclarar que las tripulaciones con las que se equiparán las aeronaves deberán ser argentinas.

En razón de lo descripto en los dos párrafos precedentes, se entiende que se cumple con lo establecido en el inc. h) del art. 7 del Capítulo II del Anexo II al Decreto N° 2186/92.

En lo que hace a la competencia de esta Dirección se informa que la transportadora manifiesta que las rutas solicitadas se operarán con aeronaves nuevas ATR-72-600 con una configuración de 72 asientos, las cuales serían adquiridas mediante una compraventa financiada con el fabricante del exterior, estimando el ingreso del primer equipo a mediados del mes de diciembre de 2016. Además, agrega que algunos servicios podrían ser operados con aeronaves JETSTREAM AEROSPACE 32 cuya configuración es de 19 asientos, que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. ya posee afectados a sus servicios autorizados.

Teniendo en cuenta lo detallado precedentemente, de prosperar la presente solicitud se recuerda que las aeronaves propuestas al momento de incorporarse al CESA de la peticionaria deberán tener matrícula argentina.

A.N.A.C. 221

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

Sobre el particular, se hace notar que de acuerdo a los antecedentes obrantes en esta Dirección la transportadora cuenta en la actualidad con TRES (3) equipos JETSTREAM AEROSPACE 32, matrículas LV-ZPZ, LV-ZST y LV-ZPW afectados a sus servicios, circunstancia ésta que no obsta a la prosecución del trámite atento que el Artículo 13 del Capítulo II del Anexo II del Decreto 2186/92 permite en esta etapa del procedimiento la no acreditación de la capacidad técnica establecida en el artículo 7 inciso b) de la misma reglamentación.

En atención a la cobertura de seguros de los equipos propuestos, se indica que en cuanto a las aeronaves ATR-72-600, se haya agregada a fs. 104/113 una cotización de cobertura de seguros para las mismas, en la cual se estarían cubriendo los montos exigidos por las reglamentaciones vigentes. Asimismo, en referencia a los equipos JETSTREAM AEROSPACE 32, los mismos se encuentran con cobertura de seguros vigente hasta el 18 de diciembre de 2016, por lo que puede tenerse por acreditado lo establecido en el inciso d) del artículo 7 del Capítulo II del Anexo II al decreto 2186/92.

La requirente se compromete en su nota de presentación de fecha 18 de noviembre de 2016 (fs. 1 vta.) a mantener los servicios por un plazo de un año de conformidad con el mínimo exigido en el inciso c) de la norma precedentemente señalada. Cabe destacar, que el precitado periodo de mantenimiento de los doce meses de operación se contabilizará desde el inicio en cada una de ellas.

La fecha de iniciación de los servicios se encuentra prevista para el 15 de marzo de 2017 de acuerdo a lo expresado a fs. 1 vta., dejando constancia que el inicio podrá ser postergado en caso de imponderables, como por ejemplo si surgiera una demora en el otorgamiento del acto administrativo que conceda los servicios aéreos o en el ingreso de las aeronaves al país.

Asimismo, la transportadora agrega a fs. 90/101 como Anexo VIII un cuadro horario con el detalle estimado de las frecuencias previstas para cada ruta solicitada, con sus respectivos horarios y el diagrama de utilización de los equipos de vuelo a incorporarse, todo ello de conformidad a lo exigido en el inciso e) y f) del artículo 7 del Capítulo II del Anexo II al Decreto N° 2186/92, dando así observancia a tal previsión normativa.

En este sentido, puede observarse que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. proyecta iniciar sus servicios con un promedio de TREINTA Y CUATRO (34) frecuencias semanales durante el primer bimestre de operación (15 de marzo al 15 de mayo) incrementando en el segundo a OCHENTA Y OCHO (88) (16 de mayo al 30 de junio), el tercero a CIENTO DIECIOCHO (118) (1 de julio al 31 de agosto), finalizando el cuarto bimestre con un total de CIENTO CUARENTA Y NUEVE (149) (1 de septiembre al 31 de octubre) frecuencias semanales. De tal manera, también se advierte que comenzará utilizando dos equipos ATR-72-600 y

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

dos JETSTREAM AEROSPACE 32, incorporando cada dos meses una nueva aeronave de las primeras, llegando a poseer al 31 de octubre de 2017 una totalidad de siete aeronaves operativas (cinco ATR-72-600 y dos JETSTREAM AEROSPACE 32) y dos de back up (un ATR-72-600 y un JETSTREAM AEROSPACE 32)

A este respecto, se advierte que la legislación vigente en materia tarifaria, prevé sólo las tarifas de referencia (mínimas) para los servicios regulares de cabotaje a las que deben prestar especial atención los transportadores al momento de construir las propias, en la actualidad se encuentran establecidas en la Resolución S.T. N° 1654/2014. Teniendo en cuenta ello, se informa que las tarifas propuestas por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. en ningún caso perforan las de referencia antes citada, por lo que se entiende que da estricto cumplimiento con el inciso g) del precitado cuerpo normativo.

Por último, en opinión de esta dependencia no hay observaciones que formular al requerimiento empresario.

GREGORIO BORDA
Director de Explotación de Servicios Aerocomerciales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

ANALISIS TRAFICO DOMESTICO ARGENTINO Y TARIFAS DEL MERCADO

A.N.A.C. FOLIO N° 223

SITUACION DEL TRAFICO DOMESTICO EN LA ARGENTINA COMPARADO CON RESTO DE PAISES DE LA REGION

ANALISIS DE RELACION PBI per CAPITA vs TRAFICO por Habitante.

INDICE DE DESARROLLO AEROCOMERCIAL

						PASAJEROS ANUALES (EN MILLONES)					
INDICE DESARROLLO FLOTA	**FLOTA PAIS**	**PAIS**	HABITANTES	COMPAÑÍAS	FLOTA	2010	2011	2012	2013	2014	**INDICE DESARROLLO PASAJEROS**
0,50	**90**	**CHILE**	18.000.000	**LATAM CHILE**	74	9	11	13	14	14	**0,80**
				SKY AIRLINE	16						
0,35	**169**	**COLOMBIA**	48.000.000	**AVIANCA COLOMBIA**	93	17	19	22	26	25	**0,52**
				LATAM COLOMBIA	19						
				COPA COLOMBIA	15						
				EASY FLY	17						
				VIVA COLOMBIA	9						
				SATENA	16						
0,25	**517**	**BRASIL**	205.000.000	**LATAM BRASIL**	171	75	88	95	96	100	**0,49**
				GOL	144						
				AVIANCA BRASIL	49						
				AZUL	139						
				PASSAREDO	14						
0,30	**93**	**PERU**	31.000.000	**LATAM PERU**	42	7	9	10	12	12	**0,40**
				AVIANCA PERU	17						
				PERUVIAN	11						
				STARPERU	10						
				LCPERU	13						
0,26	**41**	**ECUADOR**	16.000.000	**LATAM ECUADOR**	15	5	5	5	5	5	**0,31**
				AVIANCA ECUADOR	9						
				TAME	17						
0,23	**101**	**ARGENTINA**	43.000.000	AEROLINEAS	76	9	9	9	10	10	**0,23**
				LATAM ARGENTINA	14						
				ANDES	3						
				SOL	3						
				LADE	5						
0,27	**81**	**VENEZUELA**	30.000.000	CONVIASA	29	6	8	8	6	7	**0,23**
				SANTA BARBARA	5						
				AVIOR	13						
				LASER	11						
				AEROPOSTAL	7						
				RUTACA	11						
				ESTELAR	5						
0,32	**32**	**BOLIVIA**	10.000.000	BOA	14	2	2	2	2	2	**0,23**
				TAM MILITAR	6						
				AMASZONAS	9						
				ECOJET	3						

A.N.A.C. FOLIO 225

COMPARACION DE VOLUMEN DE TRAFICO ACTUAL

FUENTE: BANCO MUNDIAL

		PASAJEROS TRANSPORTADOS				COEFICIENTE PASAJEROS POR HABITANTE ANUAL			
POBLACION	Country name	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
18.000.000	Chile	10.949.863	12.892.856	13.806.283	14.347.893	0,61	0,72	0,77	0,80
205.000.000	Brasil	87.860.363	94.752.568	95.591.641	100.403.628	0,43	0,46	0,47	0,49
48.000.000	Colombia	18.768.535	22.012.459	25.992.804	25.053.386	0,39	0,46	0,54	0,52
31.000.000	Peru	8.609.620	10.074.856	11.535.111	12.284.661	0,28	0,32	0,37	0,40
16.000.000	Ecuador	4.714.115	4.758.406	5.157.521	4.884.671	0,29	0,30	0,32	0,31
10.000.000	Bolivia	2.125.913	2.206.070	2.036.137	2.299.794	0,21	0,22	0,20	0,23
30.000.000	Venezuela	7.728.281	7.738.510	6.170.532	6.855.313	0,26	0,26	0,21	0,23
43.000.000	Argentina	8.590.840	9.375.670	10.010.330	9.993.455	0,20	0,22	0,23	0,23

ARGENTINA TIENE MUCHO MENOS PASAJEROS POR HABITANTE QUE BRASIL, COLOMBIA Y CHILE.

226

PIB per cápita (US$ a precios actuales)

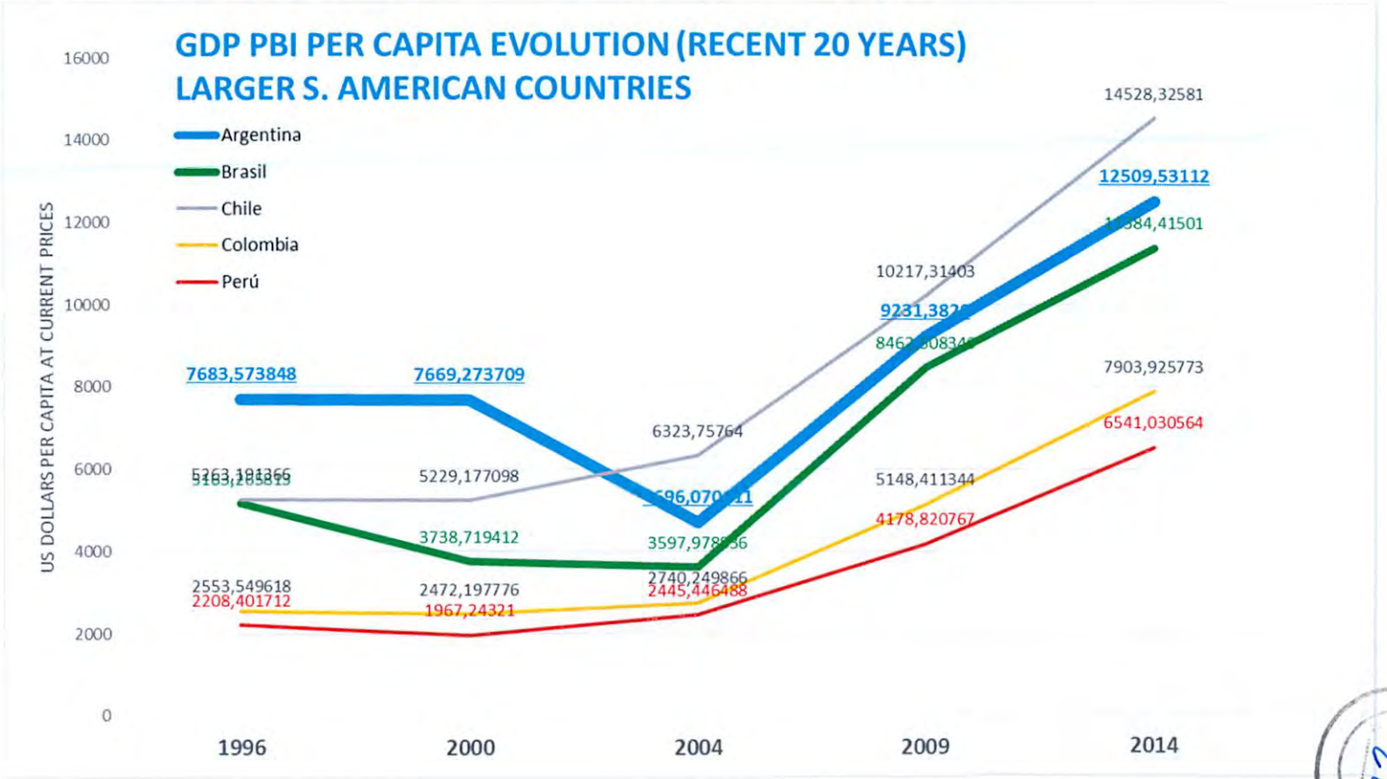
FUENTE: Banco Mundial

CRECIMIENTO PBI EN 20 AÑOS	pais	1996	2000	2004	2009	2014
63%	**Argentina**	**USD 7.684**	**USD 7.669**	**USD 4.696**	**USD 9.231**	**USD 12.510**
120%	Brasil	USD 5.163	USD 3.739	USD 3.598	USD 8.463	USD 11.384
176%	Chile	USD 5.263	USD 5.229	USD 6.324	USD 10.217	USD 14.528
210%	Colombia	USD 2.554	USD 2.472	USD 2.740	USD 5.148	USD 7.904
196%	**Perú**	USD 2.208	USD 1.967	USD 2.445	USD 4.179	USD 6.541

A MAYOR PBI per CAPITA, MAYOR ACCESO A SERVICIOS AEREOS.

ARGENTINA NO ALCANZA LOS NIVELES DE TRAFICO QUE DEBERIA POSEER POR SU PBI per CAPITA

(Analizar casos de Col., Per.,Bra.,Chi.)



COMPARACION DE OFERTAS DE ASIENTOS DIARIOS AÑOS '90 vs 2014

Se observa una marcada desinversión en el segmento aeronáutico regional durante los últimos 15 años

	DAILY FREQUENCIES (1996-2000)		DAILY FREQUENCIES (CURRENTLY)		20 YRS DIFFERENCE
ROUTE	FREQUENCIES	DAILY OFFERED SEATS	FREQUENCIES	DAILY OFFERED SEATS	DAILY OFFERED SEATS
AEP-ROSARIO (ROS)	7 x DIA CRJ + 2 x DIA B737	592	1 x DIA EMB 190	96	-84%
AEP-SANTA FE (SFN)	3 x DIA ATR 42 + 1 x DIA B737	265	1 x DIA EMB 190	96	-64%
AEP-PARANA (PRA)	5 x DIA ATR42	240	1 x DIA EMB 190	96	-60%
AEP-SAN LUIS (LUQ)	3 x DIA B737 + 2 x DIA CRJ-200	463	1 x DIA EMB 190	96	-79%
AEP-BAHIA BLANCA (BHI)	5 x DIA B737	600	4 x DIA EMB 190 + 1 A320	448	-25%
AEP-PASO DE LOS LIBRES (AOL)	1 x DIA DC9	110	SIN OPERACIONES	0	-100%
AEP-CONCORDIA (COC)	1 x DIA DC9	110	SIN OPERACIONES	0	-100%
AEP-MAR DEL PLATA (MDQ)	4 x DIA B737 + 3 x DIA J32	537	2 x DIA EMB 190	192	-64%
AEP-VIEDMA (VDM)	1 x DIA DC9	110	1 x DIA EMB 190	96	-13%
AEP-PUERTO MADRYN (PMY)	2 x DIA B737	242	1 x DIA MD83	160	-34%
AEP-RIO CUARTO (RCU)	1 x DIA B737 + 2 x DIA DH8	193	SIN OPERACIONES	0	-100%
AEP-SANTA ROSA (RSA)	1 x DIA B737 + 2 x DIA DH8	193	1 x DIA EMB 190	96	-50%
AEP-VILLA GESELL (VLG)	(VERANO) 1 x DIA 737 + 2 x DIA J32	158	SIN OPERACIONES	0	-100%
AEP-MONTEVIDEO (MVD)	8 x DIA B737	968	4 x DIA EMB 190 + 2 737	656	-32%
AEP-PUNTA DEL ESTE (PDP)	1 x DIA 737	110	1 x DIA EMB 190	96	-13%

827

RESUMEN DE OPERACIONES DESDE AEROPARQUE (AEP)

	PROMEDIO PAX MENSUAL			PROMEDIO DE OCUP.			PROMEDIO DE PAX POR VLO		
RUTA	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
AEP-BHI	9.480	**11.930**	26%	62%	**78%**	25%	60	75	25%
AEP-ROS	3.029	**3.292**	9%	60%	**75%**	24%	58	72	24%
AEP-MDQ	5.004	**7.115**	42%	76%	**81%**	6%	73	78	6%
AEP-SFN/PRA	4.081	**4.469**	10%	71%	**76%**	7%	69	73	7%
AEP-LUQ	1.710	**2.589**	51%	62%	**50%**	-19%	59	48	-19%
AEP-RSA	1.608	**1.538**	-4%	83%	**78%**	-6%	79	75	-6%
AEP-VDM	1.917	**1.413**	-26%	86%	**75%**	-13%	82	72	-13%
AEP-MVD	9.248	**9.920**	7%	70%	**69%**	-2%	67	66	-2%
AEP-PDP	4.705	**4.129**	-12%	68%	**68%**	0%	65	65	0%
AEP-POA	2.431	**1.295**	-47%	80%	**80%**	-1%	77	76	-1%

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - BAHIA BLANCA (BHI)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-BHI	-	250	1.882	3.298	4.921	302	8.637	7.797	9.121	8.833	8.256	8.387	61.684	62%
AU	AEP-BHI	2.305	3.770	4.162	3.686	2.592	6.198	714	599	493	739	902	551	26.711	82%
LAN	AEP-BHI	2.325	4.266	4.692	5.060	4.299	4.274	-	137	-	-	312	-	25.365	65%
	TOTAL	4.630	8.286	10.736	12.044	11.812	10.774	9.351	8.533	9.614	9.572	9.470	8.938	**113.760**	**62%**
PROMEDIO MENSUAL:		**9.480**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**62%**	**60**	PAX											

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total general	CO%
AR	AEP-BHI	2.992	2.785	6.931	7.516	8.506	8.557	7.560	8.482	9.188	9.326	9.013	9.445	90.301	61%
AU	AEP-BHI	3.063	3.284	233	279	-	90	643	275	-	-	156	-	8.023	78%
LAN	AEP-BHI	2.600	2.884	3.757	3.699	3.432	3.096	4.022	3.929	3.981	4.258	4.078	5.104	44.840	76%
	TOTAL	8.655	8.953	10.921	11.494	11.938	11.743	12.225	12.686	13.169	13.584	13.247	14.549	**143.164**	**78%**
PROMEDIO MENSUAL:		**11.930**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**78%**	**75**	PAX											

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	9.480	11.930	**26%**
PROMEDIO DE OCUP.	62%	78%	**25%**
PROMEDIO DE PAX POR VLO	60	75	**25%**

238

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - ROSARIO (ROS)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-ROS	-	-	-	263	-	-	-	73	-	170	469	371	**1.346**	**53%**
AU	AEP-ROS	1.829	1.850	2.058	1.804	2.018	1.909	1.799	1.699	2.063	2.173	2.256	2.360	**23.818**	**69%**
SOL	AEP-ROS	521	643	862	774	973	916	1.145	1.082	1.208	1.518	866	675	**11.183**	**59%**
	TOTAL	2.350	2.493	2.920	2.841	2.991	2.825	2.944	2.854	3.271	3.861	3.591	3.406	**36.347**	**60%**
PROMEDIO MENSUAL:		**3.029**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**60%**		**58**	PAX										

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-ROS	-	129	-	-	101	-	-	73	-	-	-	-	**303**	**59%**
AU	AEP-ROS	1.872	2.042	2.274	2.238	2.455	2.051	1.834	2.158	2.311	2.104	2.077	2.206	**25.622**	**80%**
SOL	AEP-ROS	392	353	1.008	1.029	1.163	749	1.022	1.436	1.396	1.565	1.911	1.552	**13.576**	**65%**
	TOTAL	2.264	2.524	3.282	3.267	3.719	2.800	2.856	3.667	3.707	3.669	3.988	3.758	**39.501**	**75%**
PROMEDIO MENSUAL:		**3.292**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**75%**		**72**	PAX										

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	3.029	3.292	**9%**
PROMEDIO DE OCUP.	60%	75%	**24%**
PROMEDIO DE PAX POR VLO	58	72	**24%**

G

231

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - MAR DEL PLATA (MDQ)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-MDQ	2.801	3.264	760	1.326	255	226	170	330	1.136	2.828	619	1.093	14.808	57%
AU	AEP-MDQ	5.416	3.983	3.081	2.319	3.493	2.785	2.539	2.600	3.077	1.893	3.705	4.103	38.994	76%
SOL	AEP-MDQ	853	448	477	498	387	323	616	400	550	496	525	677	6.250	66%
	TOTAL	9.070	7.695	4.318	4.143	4.135	3.334	3.325	3.330	4.763	5.217	4.849	5.873	**60.052**	**76%**
PROMEDIO MENSUAL:		**5.004**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**76%**		**73**	PAX										

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-MDQ	9.946	6.778	867	752	3.433	2.675	569	1.131	2.247	2.146	800	1.311	32.655	56%
AU	AEP-MDQ	2.167	2.519	4.057	3.523	715	798	4.064	4.969	5.409	5.488	6.337	6.704	46.750	81%
SOL	AEP-MDQ	440	298	583	602	466	211	552	412	677	493	611	626	5.971	65%
	TOTAL	12.553	9.595	5.507	4.877	4.614	3.684	5.185	6.512	8.333	8.127	7.748	8.641	85.376	**81%**
PROMEDIO MENSUAL:		**7.115**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**81%**		**78**	PAX										

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	5.004	7.115	42%
PROMEDIO DE OCUP.	76%	81%	6%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	73	78	6%

232

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - SANTA FE (SFN)/ PARANA (PRA)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AU	AEP-SFN	1.286	1.364	1.398	1.554	1.662	1.701	1.546	1.698	1.887	2.095	2.094	1.857	20.142	74%
SOL	AEP-SFN	906	1.014	956	1.140	1.136	852	1.166	973	1.269	1.187	902	878	12.379	69%
	TOTAL	2.192	2.378	3.780	4.429	4.324	4.177	4.298	3.937	5.058	5.137	4.668	4.594	**48.972**	**71%**
PROMEDIO MENSUAL:		**4.081**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**71%**		**69**	PAX										

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AU	AEP-SFN	1.013	1.318	1.788	1.827	2.014	2.081	1.409	1.999	2.287	2.146	1.987	1.924	21.793	83%
SOL	AEP-SFN	386	433	932	1.121	1.166	1.128	1.150	946	1.499	1.644	1.548	1.099	13.052	72%
	TOTAL	2.136	2.586	4.282	4.741	5.007	4.916	4.333	4.722	5.633	5.404	5.157	4.708	**53.625**	**76%**
PROMEDIO MENSUAL:		**4.469**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**76%**		**73**	PAX										

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	4.081	4.469	**10%**
PROMEDIO DE OCUP.	71%	76%	**7%**
PROMEDIO DE PAX POR VLO	69	73	**7%**

ANAC FOLIO N° 233

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - SAN LUIS (LUQ)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-LUQ	-	-	52	-	167	-	132	70	-	-	-	-	421	41%
AU	AEP-LUQ	552	520	1.550	1.477	1.686	1.634	1.942	1.577	2.134	2.325	2.167	1.970	19.534	77%
SOL	AEP-LUQ	-	-	-	-	-	-	-	32	-	-	276	258	566	62%
	TOTAL	552	520	1.602	1.477	1.853	1.634	2.074	1.679	2.134	2.325	2.443	2.228	**20.521**	**62%**
PROMEDIO MENSUAL:		**1.710**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**62%**		**59**	PAX										

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-LUQ	219	-	-	-	91	-	-	-	-	118	49	188	665	49%
AU	AEP-LUQ	1.352	2.070	1.925	1.971	1.942	1.839	2.583	1.930	3.141	3.444	3.386	3.608	29.191	71%
SOL	AEP-LUQ	122	134	293	204	203	255	-	-	-	-	-	-	1.211	50%
	TOTAL	1.693	2.204	2.218	2.175	2.236	2.094	2.583	1.930	3.141	3.562	3.435	3.796	**31.067**	**50%**
PROMEDIO MENSUAL:		**2.589**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**50%**		**48**	PAX										

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	1.710	2.589	51%
PROMEDIO DE OCUP.	62%	50%	-19%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	59	48	-19%

234

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - SANTA ROSA(RSA)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR															
AU	AEP-RSA	-	-	1.833	1.484	1.776	1.903	1.916	1.705	2.010	2.127	2.179	2.359	19.292	83%
	TOTAL	-	-	1.833	1.484	1.776	1.903	1.916	1.705	2.010	2.127	2.179	2.359	**19.292**	**83%**

PROMEDIO MENSUAL:	**1.608**	
OCUP. MEDIA (Emb 190):	**83%**	**79** PAX

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-RSA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	109	109	64%
AU	AEP-RSA	2.463	1.688	2.280	1.815	1.861	2.057	796	787	913	1.234	1.185	1.264	18.343	78%
	TOTAL	2.463	1.688	2.280	1.815	1.861	2.057	796	787	913	1.234	1.185	1.373	**18.452**	**78%**

PROMEDIO MENSUAL:	**1.538**	
OCUP. MEDIA (Emb 190):	**78%**	**75** PAX

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	1.608	1.538	-4%
PROMEDIO DE OCUP.	83%	78%	-6%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	79	75	-6%

235

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - VIEDMA (VDM)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-VDM	-	-	-	52	-	-	-	-	-	-	-	-	52	31%
AU	AEP-VDM	1.166	861	2.329	1.871	2.026	2.419	2.335	1.736	2.403	2.037	1.734	2.031	22.948	86%
	TOTAL	1.166	861	2.329	1.923	2.026	2.419	2.335	1.736	2.403	2.037	1.734	2.031	**23.000**	**86%**

PROMEDIO MENSUAL:	**1.917**	
OCUP. MEDIA (Emb 190):	**86%**	**82** PAX

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR															
AU	AEP-VDM	2.148	2.299	2.015	1.426	1.964	2.079	753	602	829	964	867	1.009	16.955	75%
	TOTAL	2.148	2.299	2.015	1.426	1.964	2.079	753	602	829	964	867	1.009	**16.955**	**75%**

PROMEDIO MENSUAL:	**1.413**	
OCUP. MEDIA (Emb 190):	**75%**	**72** PAX

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	1.917	1.413	-26%
PROMEDIO DE OCUP.	86%	75%	-13%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	82	72	-13%

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - MONTEVIDEO (MVD)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-MVD	519	584	345	638	950	416	739	925	336	1.568	556	657	8.233	43%
AU	AEP-MVD	6.545	4.706	9.768	9.880	9.240	8.866	9.537	10.026	9.600	10.554	9.484	7.486	102.737	70%
	TOTAL	7.064	5.290	10.113	10.518	10.190	9.282	10.276	10.951	9.936	12.122	10.040	8.143	**110.970**	**70%**
PROMEDIO MENSUAL:		**9.248**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**70%**		**67**	PAX										

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-MVD	2.345	2.171	710	1.366	351	668	297	334	157	1.520	807	394	11.120	47%
AU	AEP-MVD	3.597	3.262	8.972	10.085	8.923	7.589	8.791	8.431	10.526	9.901	11.352	9.171	107.923	69%
	TOTAL	5.942	5.433	9.682	11.451	9.274	8.257	9.088	8.765	10.683	11.421	12.159	9.565	**119.043**	**69%**
PROMEDIO MENSUAL:		**9.920**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**69%**		**66**	PAX										

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	9.248	9.920	**7%**
PROMEDIO DE OCUP.	70%	69%	**-2%**
PROMEDIO DE PAX POR VLO	67	66	**-2%**

237

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - PUNTA DEL ESTE (PDP)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-PDP	9.286	5.794	187	159	-	44	-	61	-	-	365	1.834	17.730	47%
AU	AEP-PDP	3.432	2.195	1.924	1.499	1.284	897	1.866	1.445	1.633	2.287	2.243	5.702	38.730	68%
	TOTAL	12.718	7.989	2.111	1.658	1.284	941	1.866	1.506	1.633	2.287	2.608	7.536	**56.460**	**68%**
PROMEDIO MENSUAL:		**4.705**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**68%**		**65**	PAX										

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-PDP	9.019	6.942	-	158	503	681	-	178	282	464	692	4.168	23.087	48%
AU	AEP-PDP	4.963	2.497	2.127	1.495	872	544	1.224	1.365	2.016	2.086	2.246	5.649	26.459	68%
	TOTAL	13.982	9.439	2.127	1.653	1.375	1.225	1.224	1.543	2.298	2.550	2.938	9.817	**49.546**	**68%**
PROMEDIO MENSUAL:		**4.129**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**68%**		**65**	PAX										

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	4.705	4.129	-12%
PROMEDIO DE OCUP.	68%	68%	0%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	65	65	0%

238

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - PORTO ALEGRE (POA)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-POA	3.107	2.295	2.785	2.765	2.806	1.177	246	247	452	92	-	-	15.972	55%
AU	AEP-POA	-	-	-	-	-	1.863	2.054	-	2.607	2.515	564	165	13.202	80%
	TOTAL	3.107	2.295	2.785	2.765	2.806	3.040	2.300	247	3.059	2.607	564	165	**29.174**	**80%**
PROMEDIO MENSUAL:		**2.431**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**80%**		**77**	PAX										

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-POA	-	283	-	-	-	125	157	-	-	-	-	-	565	66%
AU	AEP-POA	2.398	2.010	2.098	3.112	2.576	2.522	3.783	2.202	2.583	2.246	2.042	1.984	14.974	80%
	TOTAL	2.398	2.293	2.098	3.112	2.576	2.647	3.940	2.202	2.583	2.246	2.042	1.984	**15.539**	**80%**
PROMEDIO MENSUAL:		**1.295**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**80%**		**76**	PAX										

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	2.431	1.295	-47%
PROMEDIO DE OCUP.	80%	80%	-1%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	77	76	-1%

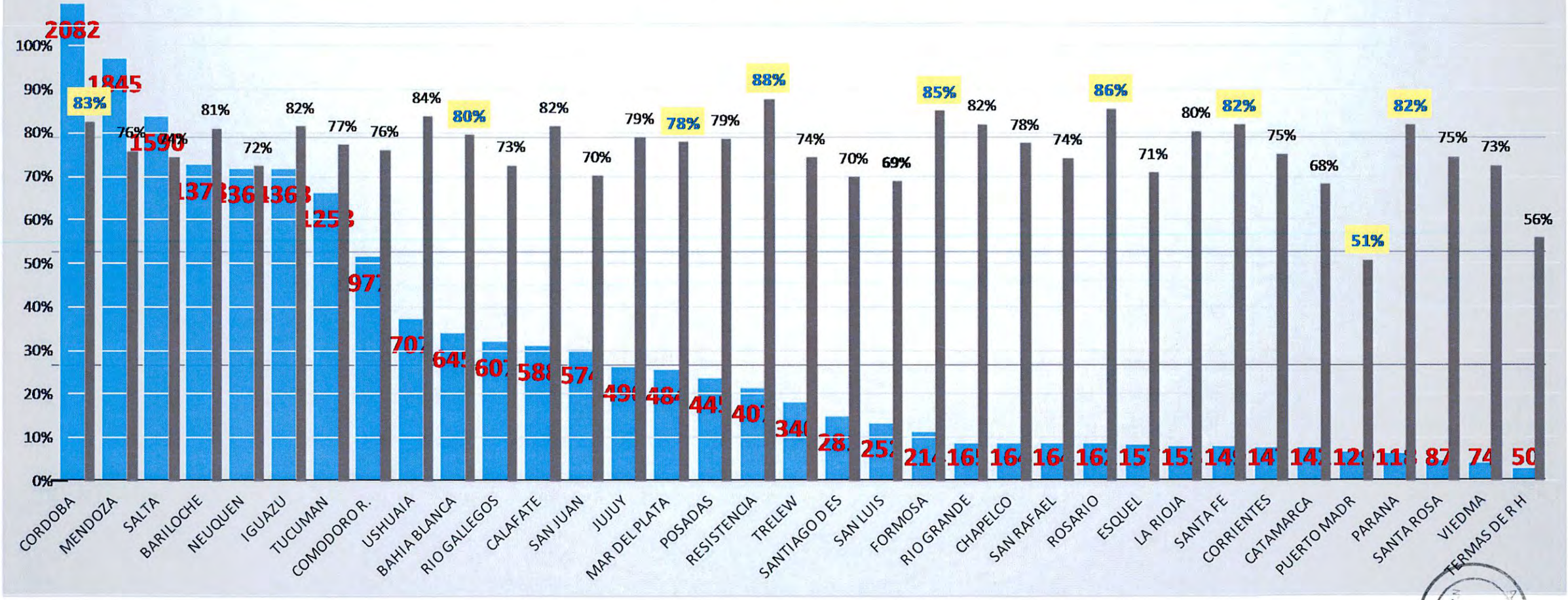
A.N.A.C. FOLIO N° 239

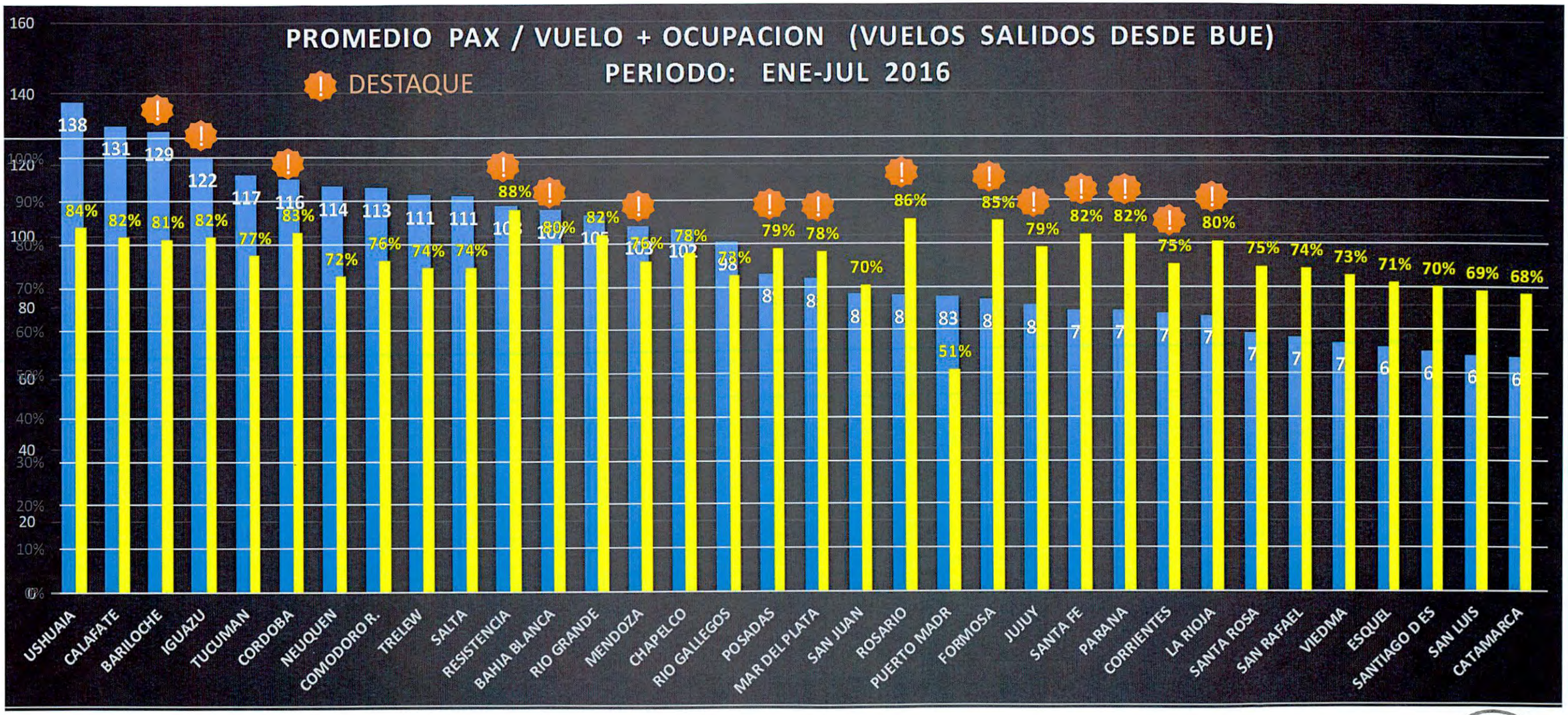
Situación del Trafico domestico actual (2016)

CANTIDAD DE VUELOS DOMESTICOS Y OCUPACION DESDE BUENOS AIRES

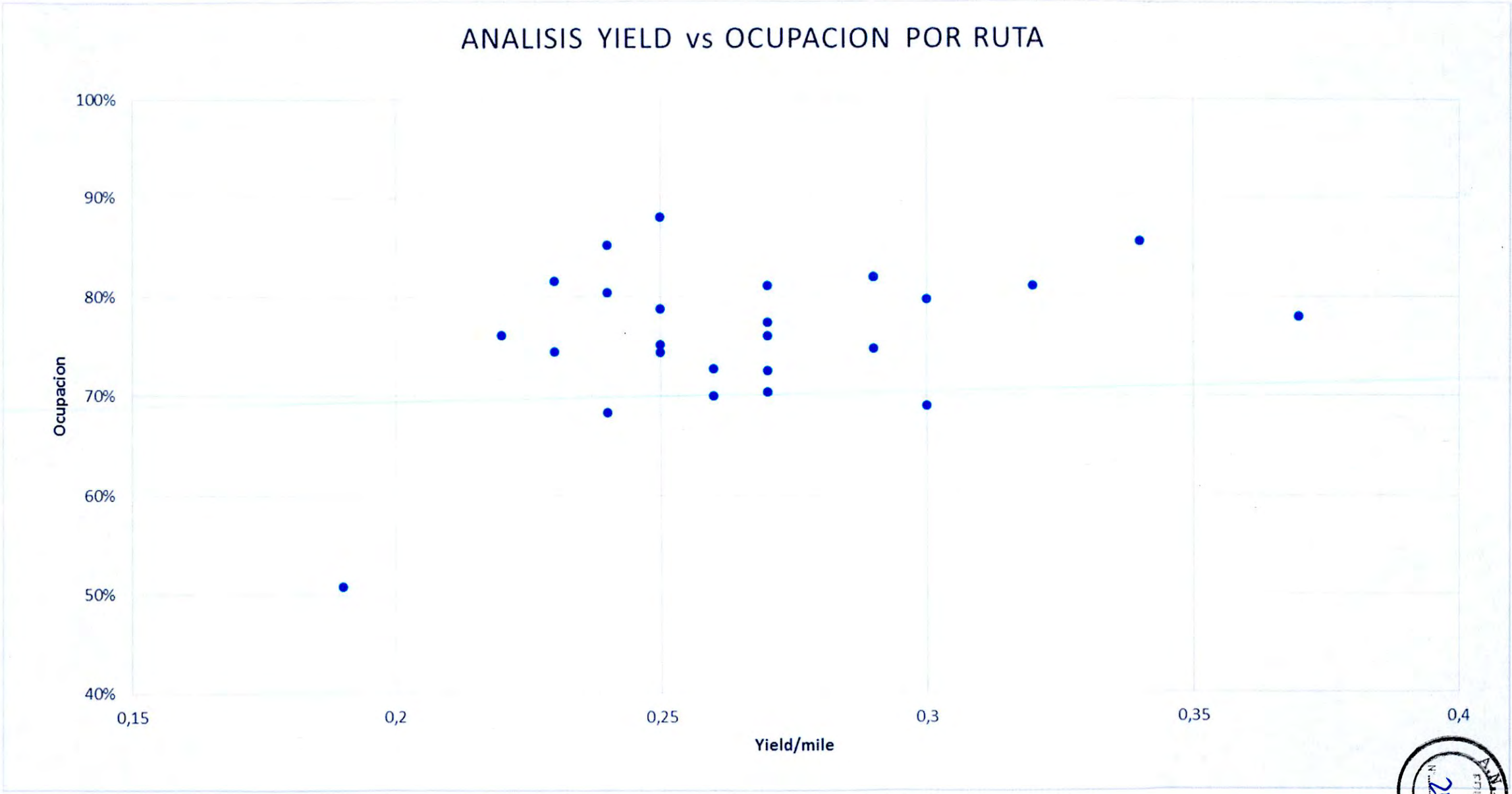
PERIODO: ENE-JUL 2016

CANTIDAD DE VUELOS Y OCUPACION MEDIA




PROMEDIO PAX / VUELO + OCUPACION (VUELOS SALIDOS DESDE BUE)
PERIODO: ENE-JUL 2016
DESTAQUE
USHUAIA 138 84%
CALAFATE 131 82%
BARILOCHE 129 81%
IGUAZU 122 82%
TUCUMAN 117 77%
CORDOBA 116 83%
NEUQUEN 114 72%
COMODORO R. 113 76%
TRELEW 111 74%
SALTA 111 74%
RESISTENCIA 88%
BAHIA BLANCA 80%
RIO GRANDE 82%
MENDOZA 78%
CHAPELCO 78%
RIO GALLEGOS
POSADAS 79%
MAR DEL PLATA 78%
SAN JUAN 70%
ROSARIO 86%
PUERTO MADR 51%
FORMOSA 85%
JUJUY 79%
SANTA FE 82%
PARANA 82%
CORRIENTES 75%
LA RIOJA 80%
SANTA ROSA 75%
SAN RAFAEL 74%
VIEDMA 73%
ESQUEL 71%
SANTIAGO D ES 70%
SAN LUIS 69%
CATAMARCA 68%

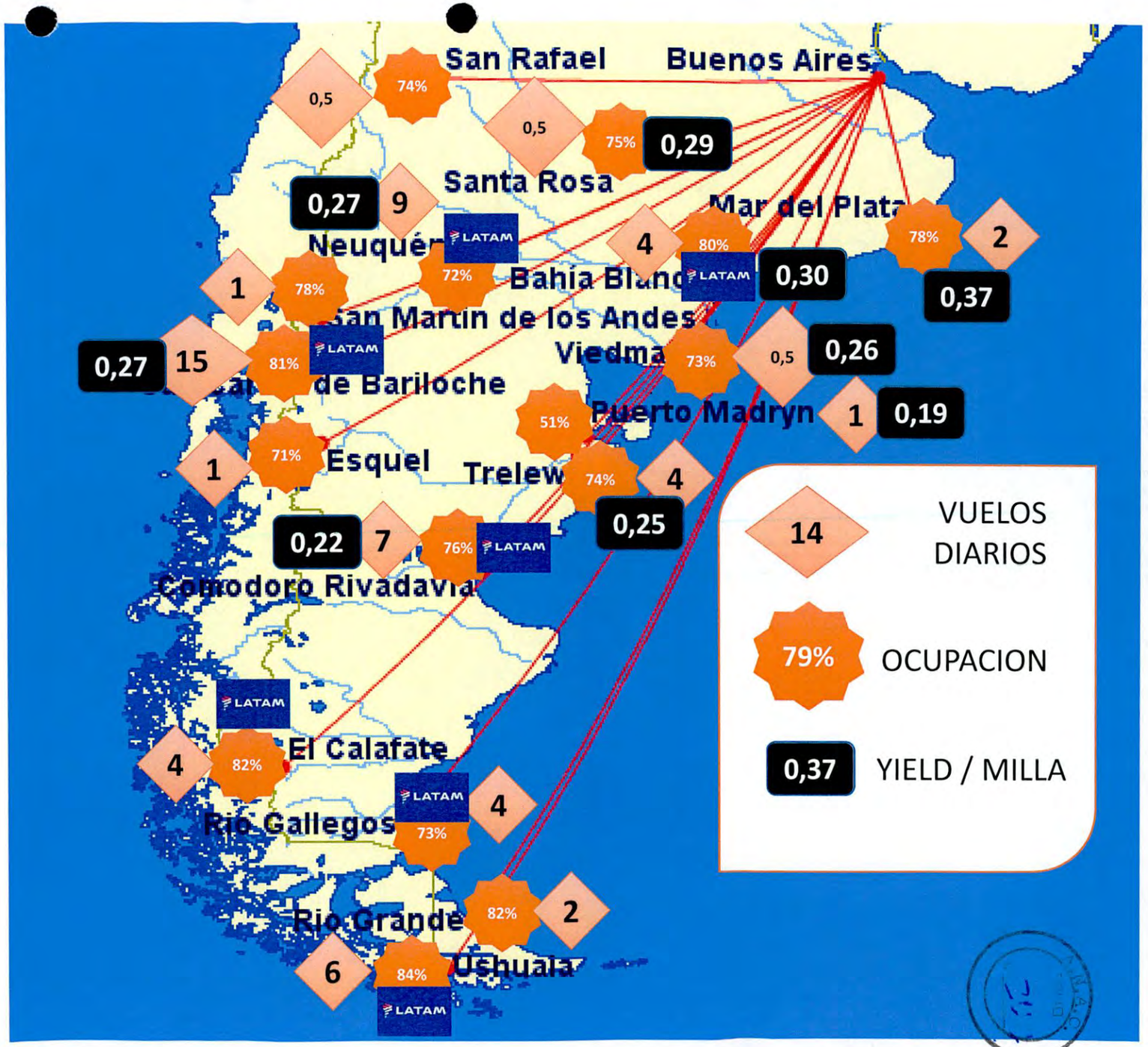
242

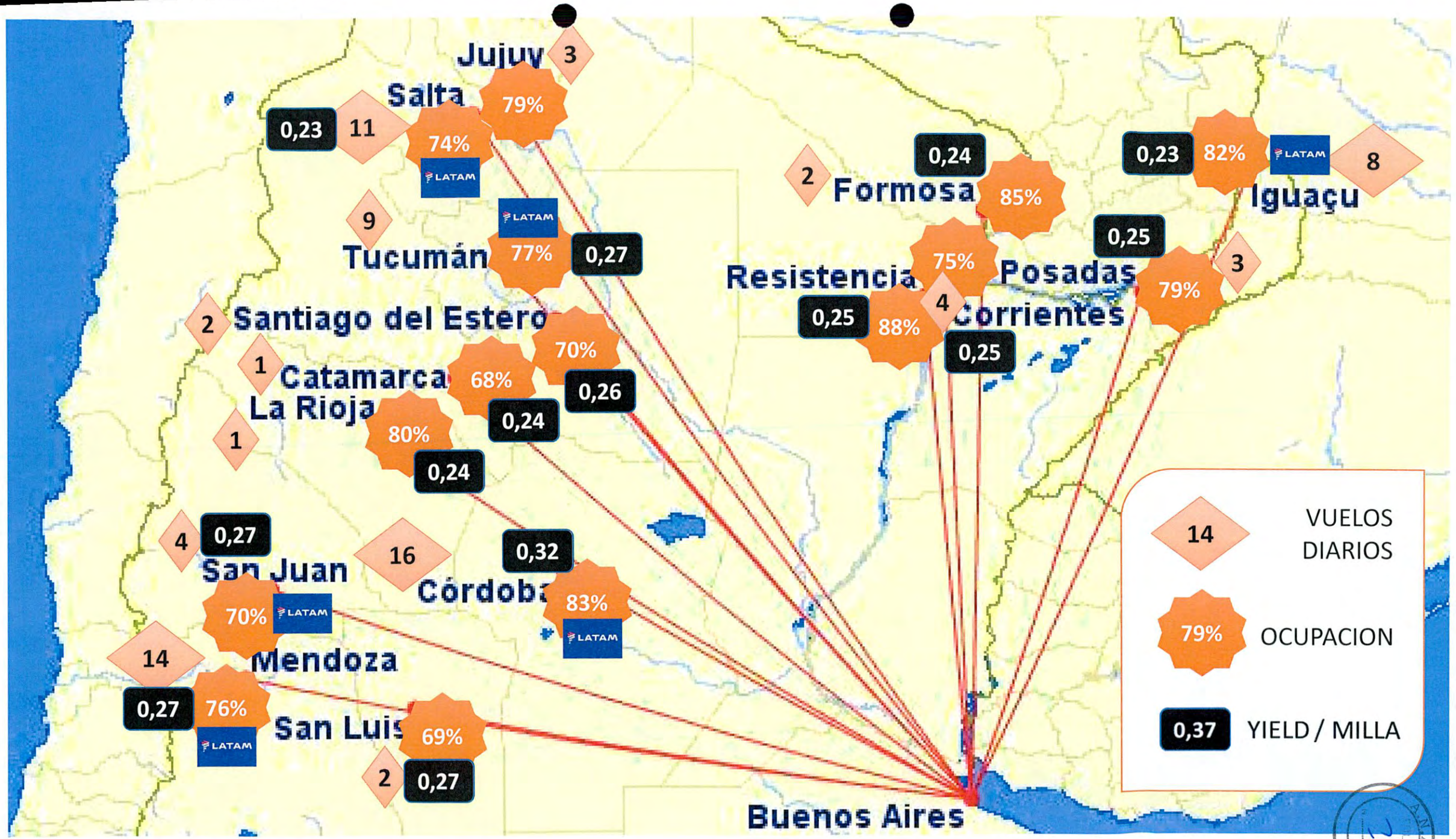

ANALISIS YIELD vs OCUPACION POR RUTA
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
Ocupacion
0,15
0,2
0,25
0,3
0,35
0,4
Yield/mile

ANAC
243

- **OCUPACION PROMEDIO POR DESTINO**
- **CANTIDAD DE VUELOS DIARIOS**
- **DESTINOS LATAM**
- **YIELD/MILLA**

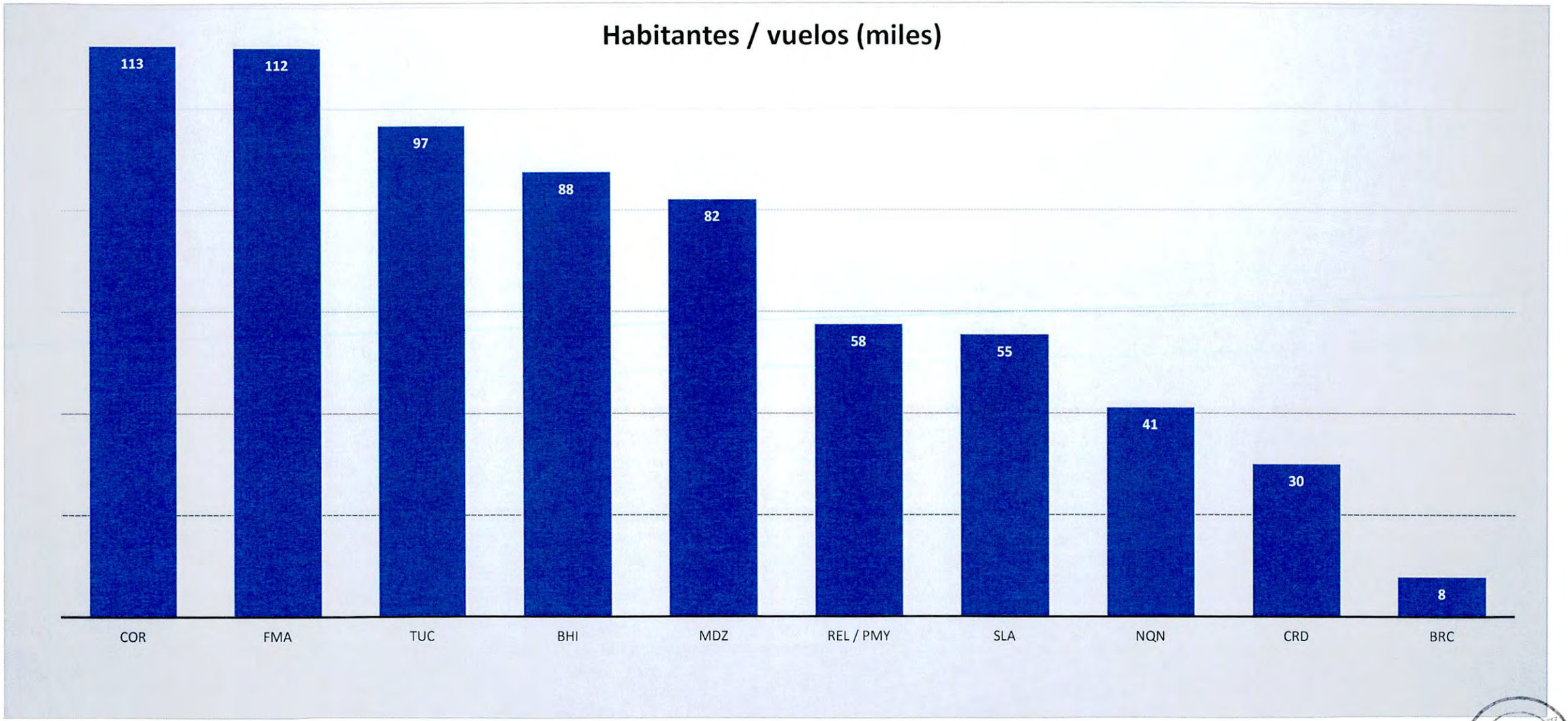
DESDE BUE
(ENE-JUN ´16)





Jujuy
3
79%
Salta
0,23
11
74%
LATAM
9
Tucumán
LATAM
77%
0,27
2
Santiago del Estero
70%
1
Catamarca
68%
0,26
La Rioja
0,24
1
80%
0,24
4
0,27
San Juan
16
0,32
Córdoba
83%
LATAM
70%
LATAM
14
Mendoza
0,27
76%
LATAM
San Luis
69%
2
0,27
Buenos Aires
2
Formosa
0,24
85%
Resistencia
75%
Posadas
0,25
3
79%
4
Corrientes
0,25
88%
0,25
0,23
82%
LATAM
8
Iguaçu
14
VUELOS DIARIOS
79%
OCUPACION
0,37
YIELD / MILLA

RELACION HABITANTES POR VUELOS DIARIOS OFRECIDOS (2016)



246

ENE-JUN '16

- PAX
- VUELOS
- PAX / VUELO

PAX POR DESTINO		VUELOS POR DESTINO	
DEST	PAX	DEST	VUELOS
CORDOBA	240765	CORDOBA	2082
MENDOZA	189222	MENDOZA	1845
BARILOCHE	178132	SALTA	1590
SALTA	176743	BARILOCHE	1378
IGUAZU	166143	NEUQUEN	1364
NEUQUEN	155042	IGUAZU	1363
TUCUMAN	147291	TUCUMAN	1258
COMODORO I	110701	COMODORO R.	977
USHUAIA	97281	USHUAIA	707
CALAFATE	76920	BAHIA BLANCA	645
BAHIA BLANC	69089	RIO GALLEGOS	607
RIO GALLEGO	59530	CALAFATE	588
SAN JUAN	47772	SAN JUAN	574
RESISTENCIA	44070	JUJUY	496
MAR DEL PLA	42415	MAR DEL PLATA	484
JUJUY	39700	POSADAS	445
POSADAS	39615	RESISTENCIA	407
TRELEW	37835	TRELEW	340
SANTIAGO D I	18919	SANTIAGO D ES	281
FORMOSA	17527	SAN LUIS	252
RIO GRANDE	17395	FORMOSA	214
SAN LUIS	16680	RIO GRANDE	165
CHAPELCO	16678	CHAPELCO	164
ROSARIO	13459	SAN RAFAEL	164
LA RIOJA	11812	ROSARIO	162
SANTA FE	11743	ESQUEL	157
SAN RAFAEL	11680	LA RIOJA	153
CORRIENTES	11436	SANTA FE	149
ESQUEL	10760	CORRIENTES	147
PUERTO MAD	10657	CATAMARCA	142
CATAMARCA	9322	PUERTO MADR	129
PARANA	9291	PARANA	118
SANTA ROSA	6307	SANTA ROSA	87
VIEDMA	5161	VIEDMA	74
TERMAS DE R	3272	TERMAS DE R H	50

DESTINO	AVG. PAX / VUELO	TIPO CLIENTE
USHUAIA	138	LEISURE
CALAFATE	131	LEISURE
BARILOCHE	129	LEISURE
IGUAZU	122	LEISURE
TUCUMAN	117	CORPORATE
CORDOBA	116	CORPORATE
NEUQUEN	114	CORPORATE
COMODORO R.	113	CORPORATE
TRELEW	111	
SALTA	111	LEISURE
RESISTENCIA	108	CORPORATE
BAHIA BLANCA	107	CORPORATE
RIO GRANDE	105	CORPORATE
MENDOZA	103	CORPORATE
CHAPELCO	102	LEISURE
RIO GALLEGOS	98	
POSADAS	89	
MAR DEL PLATA	88	
SAN JUAN	83	
ROSARIO	83	CORPORATE
PUERTO MADR	83	LEISURE
FORMOSA	82	
JUJUY	80	
SANTA FE	79	
PARANA	79	
CORRIENTES	78	
LA RIOJA	77	
SANTA ROSA	72	
SAN RAFAEL	71	
VIEDMA	70	
ESQUEL	69	
SANTIAGO D ES	67	
SAN LUIS	66	
CATAMARCA	66	
TERMAS DE R H	65	

A.N.A.C. 247

ENE-JUN '16

- RANKING
- OCUPACION / MES

OCUPACION POR RUTA

RANKING	IATA	Total ge ANAC	85% ENE	82% FEB	77% MAR	76% ABR	72% MAY	75% JUN	72% JUL	78% Total ge
#1	RES	SIS	87%	86%	84%	93%	92%	89%	93%	88%
#2	ROS	ROS	88%	90%	86%	88%	85%	79%	48%	86%
#3	FMA	FSA	92%	82%	83%	80%	86%	88%	101%	85%
#4	USH	USU	94%	92%	82%	75%	75%	78%	67%	84%
#5	COR	CBA	90%	89%	85%	84%	76%	76%	71%	83%
#6	RGA	GRA	95%	97%	85%	76%	70%	76%	78%	82%
#7	PRA	PAR	79%	75%	82%	84%	83%	86%	84%	82%
#8	SFN	SVO	74%	76%	84%	86%	87%	85%	67%	82%
#9	FTE	ECA	92%	87%	80%	83%	66%	68%	48%	82%
#10	IGR	IGU	92%	87%	81%	76%	75%	76%	71%	82%
#11	BRC	BAR	87%	79%	76%	80%	75%	89%	76%	81%
#12	IRJ	LAR	75%	82%	81%	83%	79%	81%	97%	80%
#13	BHI	BCA	79%	82%	80%	82%	80%	76%	78%	80%
#14	JUJ	JUJ	93%	80%	77%	77%	73%	74%	78%	79%
#15	PSS	POS	84%	78%	79%	78%	75%	79%	77%	79%
#16	MDQ	MDP	95%	82%	78%	74%	68%	64%	62%	78%
#17	CPC	CHP	94%	81%	79%	67%	60%	71%	68%	78%
#18	TUC	TUC	78%	82%	76%	75%	75%	78%	84%	77%
#19	CRD	CRV	81%	85%	74%	67%	76%	76%	73%	76%
#20	MDZ	DOZ	81%	84%	80%	75%	69%	68%	74%	76%
#21	CNQ	CRR	76%	75%	67%	85%	73%	75%	83%	75%
#22	RSA	OSA	85%	74%	68%	74%	66%	77%	83%	75%
#23	SLA	SAL	84%	80%	71%	74%	69%	72%	63%	74%
#24	REL	TRE	77%	74%	63%	80%	78%	78%	61%	74%
#25	AFA	SRA	87%	84%	79%	70%	58%	64%	88%	74%
#26	VDM	VIE	89%	79%	65%	71%	62%	74%	56%	73%
#27	RGL	GAL	81%	81%	70%	65%	67%	70%	62%	73%
#28	NQN	NEU	79%	83%	70%	67%	67%	74%	73%	72%
#29	EQS	ESQ	91%	77%	71%	66%	56%	63%	71%	71%
#30	UAQ	JUA	68%	77%	68%	71%	68%	70%	71%	70%
#31	SDE	SDE	67%	73%	74%	71%	66%	68%	76%	70%
#32	LUQ	UIS	79%	72%	65%	70%	59%	74%	56%	69%
#33	CTC	CAT	77%	68%	67%	70%	63%	63%	92%	68%
#34	RHD	TRH	36%	46%	47%	63%	60%	77%	63%	56%
#35	PMY	DRY	50%	51%	41%	49%	54%	57%	67%	51%

PAX MENSUALES DESDE BUE
RUTAS CORPORATIVAS HASTA 400KM DE BUE

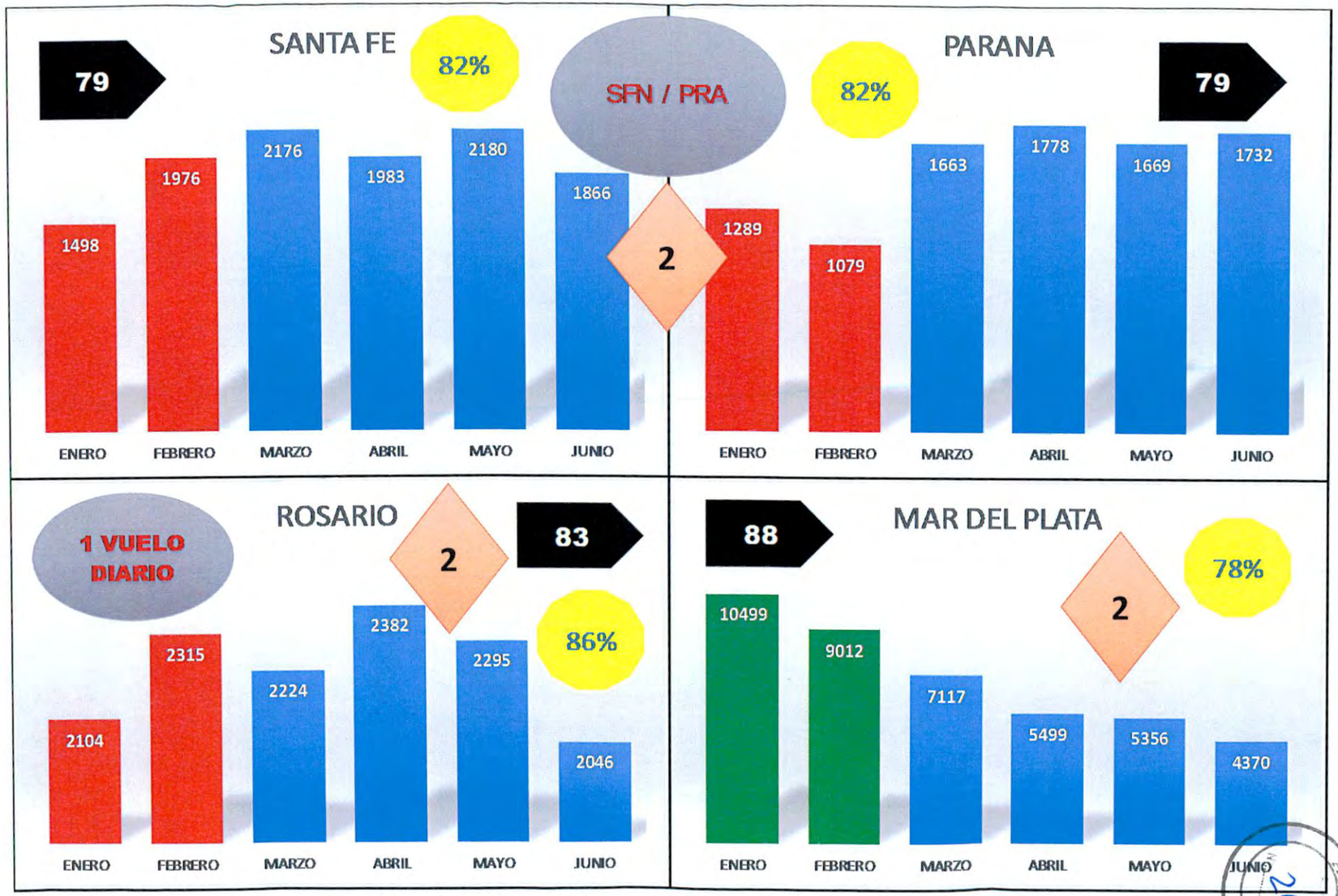
SOLO OPERADAS POR AR

1 a 2 VUELOS DIARIOS
A INICIAR EN ATR

PAX PROMEDIO POR VUELO **116**

OCUPACION PROMEDIO **83%**

VUELOS DIARIOS **4**



249

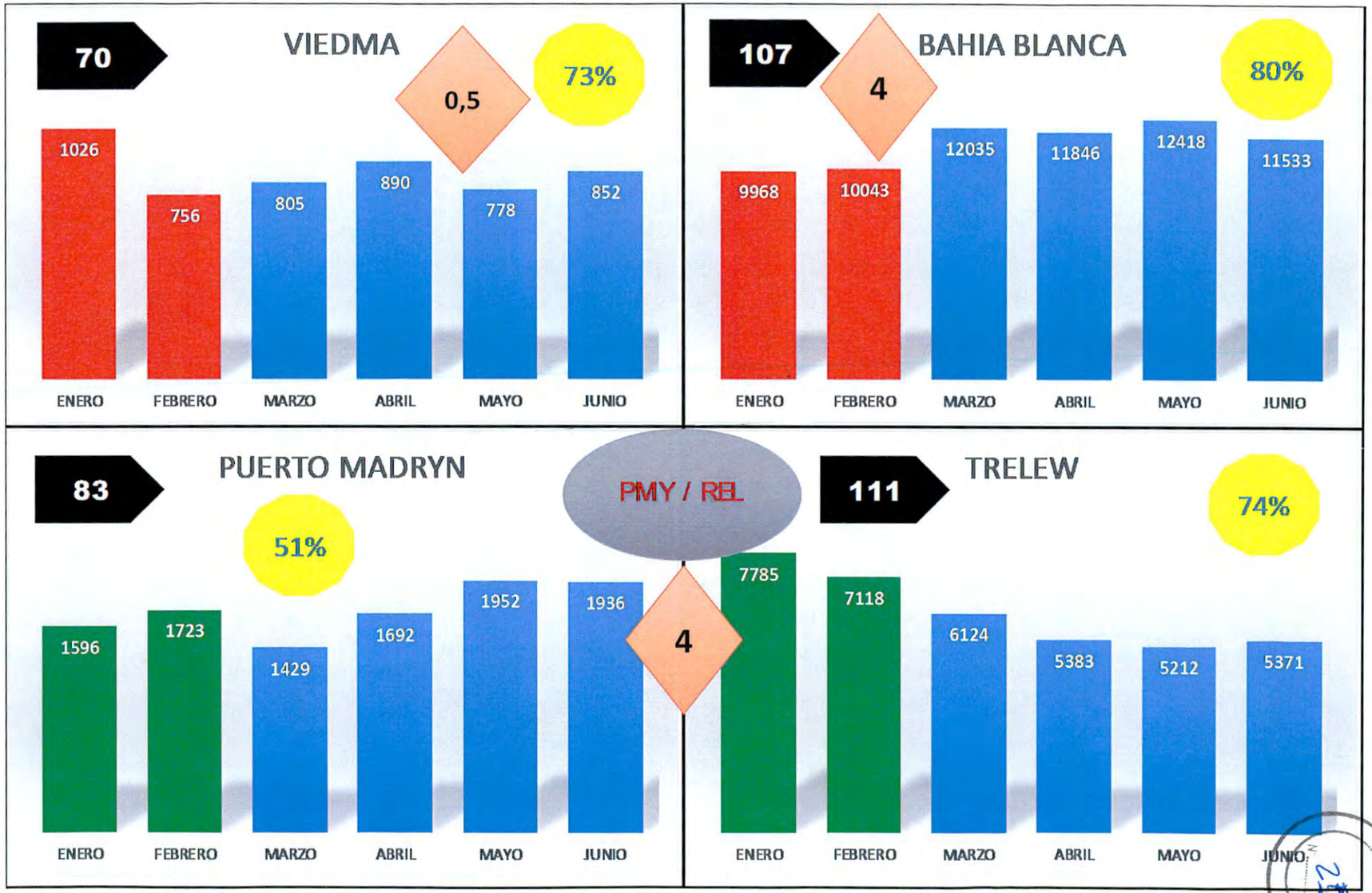
PAX MENSUALES DESDE BUE
RUTAS CON POTENCIAL (PATAGONIA (700 A 1000 KM DE BUE)

SOLO OPERADAS POR AR

PAX PROMEDIO POR VUELO **116**

OCUPACION PROMEDIO 83%

VUELOS DIARIOS **4**



FOLIO 251

"2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional"

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

INFORME D.E.M. N° 35

REF: EXP-ANC: 43567/2016

BUENOS AIRES, 29 NOV 2016

AL DIRECTOR DE ESTUDIOS DE MERCADO Y ESTADÍSTICAS

Remito las presentes actuaciones relacionadas con la presentación efectuada por la Dra. Melisa SINIGAGLIA quien, invocando el carácter de apoderada de la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., solicita se le otorgue concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte en diversas rutas.

Al respecto, el presente informe tiene por objeto asistir en la verificación del cumplimiento de los recaudos exigidos mediante Resolución ANAC N° 1025/2016, por la cual se estableció el modo de acreditación de la capacidad económica financiera de las empresas solicitantes de autorización y/o concesión de rutas. Por tanto, el análisis se circunscribe a los aspectos económicos y financieros obtenidos a partir de la información presentada por la solicitante; en consecuencia, no se analizan cuestiones de naturaleza legal o jurídica relativas a la instrumentación de las herramientas de carácter financieras que pudieran ser eventualmente utilizadas por la peticionaria a efectos de solventar el giro de la prestación empresarial, como así también todas aquellas cuestiones de carácter técnico, operativo y jurídico, que excedan del marco netamente económico.

En tal sentido, de conformidad con lo establecido en el artículo 1° de la citada norma, la empresa presentó documentación contable (apartado II. del Anexo I) correspondiente a los Estados Contable auditados y con firma certificada por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas en virtud de lo reglado por el Art. 133, inciso 2) del Código Aeronáutico para el ejercicio 2015, con fecha de cierre el día 31 de diciembre de 2015 y ejercicio 2014, con fecha de cierre el día 31 de diciembre de 2014, y flujo de fondos del proyecto propuesto (apartado III. del Anexo I), mediante la incorporación de las planillas *Start Up*, *Evaluación de Ruta*, *Análisis de Ruta* y *Consolidada*. Respecto a estas últimas, cabe aclarar que si bien se realizó un muestreo de corroboración de cálculos aritméticos para verificar su correcta confección, las mismas tienen el carácter de

FOLIO 252

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

Declaración Jurada por lo que toda información allí contenida es responsabilidad de la peticionante, incluidos los datos consignados respecto a unidades, montos y costos.

I.- Análisis general de Estados Contables

En primer lugar, el Patrimonio Neto de la empresa asciende a $ 864.808,37 en el 2015, situación que se mantiene igual desde el año anterior, que según consta a su vez en los Anexos del balance, dicha estabilidad se debe una absorción de la pérdida del ejercicio por parte de los accionistas de S 3.020.407,50. Para el ejercicio económico aquí analizado, la composición de la estructura económica del Activo, se encuentra representada en un 94% Corriente y un 6% No Corriente.

II.- Evolución financiera y económica 2014/2015 MACAIR JET S.A.

Para analizar la evolución de la situación financiera y económica de la empresa, se ha optado por los indicadores que a continuación se resumen, ya que se consideran de fácil interpretación, dentro de la gran cantidad de ratios disponibles para este tipo de estudios.

Indicador[1]		2015	2014
SOLVENCIA	AT/PT	1,02	1,02
LIQUIDEZ	AC/PC	2,53	2,21
FONDO DE MANIOBRA	AC-PC	30.270.118	27.425.194
IMPORTANCIA DEL PASIVO EXIGIBLE	PC/AT	0,37	0,44
ENDEUDAMIENTO	PT/PN	60,24	59,09
IMPORTANCIA DEL CAPITAL PROPIO	PN/AT	0,02	0,02
RENDIMIENTO DEL CAPITAL PROPIO	UN/PN	-3,49	-8,48

En lo que respecta a los indicadores financieros/patrimoniales, aquellos relacionados con la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos, expresados por los ratios de liquidez (corto plazo) como en solvencia (global), se verifican en niveles óptimos y regular respectivamente. Para el primer caso, por cada peso comprometido en deuda de corto plazo la empresa cuenta con $2,53 para hacerles frente con recursos propios disponibles en tal plazo. A su vez, el exceso de activo circulante sobre el pasivo circulante de $ 30.270.118 proporciona una reserva de fondos líquidos en relación con las obligaciones a corto plazo que se encuentran disponibles como margen de

[1] *Las expresiones abreviadas corresponde a: AT (Activo Total); PT (Pasivo Total); AC (Activo Corriente); PC (Pasivo Corriente); PNC (Pasivo No Corriente); PN (Patrimonio Neto); y UN (Utilidad Neta final).*

seguridad frente a incertidumbres que podrían generarse en los flujos de fondo de la empresa.

En lo que refiere a la estructura del pasivo y del endeudamiento, en tanto relación de compromisos y recursos propios, los ratios dan muestra de un bajo grado de autonomía y alta dependencia financiera. Por caso, para el año 2015, el activo de la empresa está financiado en un 2% por capitales propios (Importancia del capital propio); el endeudamiento constituido en el pasivo total representa el 60,24% del patrimonio neto; y los pasivos exigibles en el corto plazo representan un 37% del total de bienes y derechos que posee la empresa (Importancia del pasivo exigible). Por otra parte, en lo que refiere a los resultados de la explotación, cabe señalar que para el año 2015, el rendimiento del capital propio fue del -349%.

III.- Análisis de Resultados, ventas y costos 2015/2014 MACAIR JET S.A.

A continuación se resume la información correspondiente al Estado de Resultados correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 y comparativo anterior.

	2014	2015	Var
ingresos	43.707.075	54.320.884	24%
costos	-37.112.453	-44.711.497	20%
resultado bruto	6.594.622	9.609.387	46%
resultado ejercicio	-7.336.197	-3.020.408	-59%

Los ingresos por servicios pasaron de $43.707.075 a $54.320.884 en 2015, lo que significa un incremento del 24%. Por su parte, los costos de los servicios prestados se incrementaron en un 20%. Dicha diferencia arroja en el último periodo una ganancia bruta de $9.609.387 (+46%). No obstante, el resultado final del ejercicio fue negativo en $3.020.408, lo que representa una disminución del 59% respecto al año anterior, explicado por cuestiones no operativas (principalmente resultados financieros y por tenencia, y otros).

IV.- Proyecto presentado

En primer término, la planilla denominada *Start Up*, en la cual se identifican erogaciones totales a realizarse en forma previa a la realización del primer vuelo, en donde el mes -4 asciende a USD101.325, el -3 a USD221.957, el -2 a USD469.690 y el -1

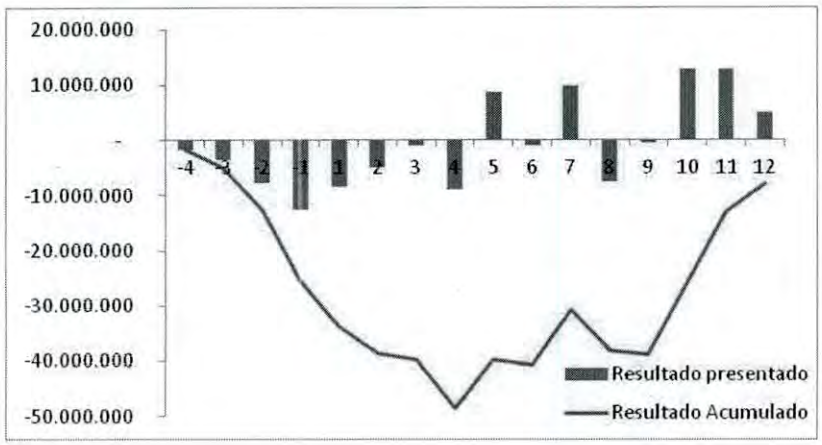
ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

USD758.994, totalizando un monto de USD1.551.966, equivalente en pesos a $25.353.333, teniendo en cuenta un tipo de cambio estimado de 16.55 según cotización Rofex de fecha 18/11/2016, adjunta a la presentación. De allí surge que los costos operativos se encuentran distribuidos en un 44% directos y en un 56% indirectos.

Por su parte, las planillas *Evaluación de ruta*, *Análisis de ruta y Consolidado*, presentan datos de producción y rentabilidad global y por cada trayecto solicitado, junto con una descripción detallada de las principales variables consideradas.

En el análisis de las correspondientes planillas de cada ruta en particular, se observa que la trayectoria de los resultados de los periodos presenta características razonables en términos generales. Esto implica que se presentan resultados negativos en los primeros periodos de iniciada la operación hasta que el proyecto alcance el punto de operación en régimen. En particular, se verifica lo mencionado en las rutas que comienzan a operar al inicio del proyecto presentado, tal es el caso de BUE - ROS – BUE; BUE - SFN – BUE; BUE - PMY – BUE; BUE - NCJ - RCQ - NCJ – BUE; BUE - TDL – BUE y BUE - NCJ - VMA – BUE.

De igual manera, la planilla con los resultados consolidados refleja dicha trayectoria lógica (incluidos los montos de Start Up). Ello se puede verificar en el siguiente gráfico.



En cuanto a resultados de explotación, para el periodo correspondiente a los meses de actividad comercial, se totaliza un saldo de $17.202.586. En donde se obtienen resultados positivos en grados disímiles, como así también negativos en BUE - PMY –

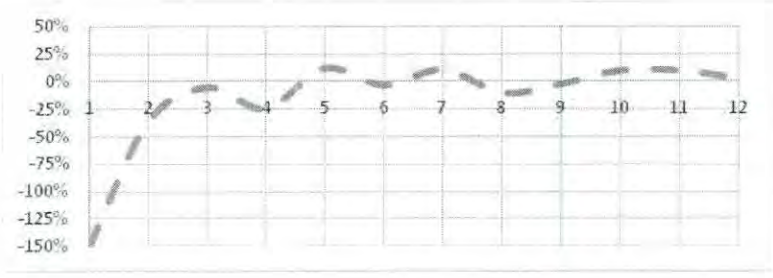
FOLIO 259

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

BUE; BUE - SFN – BUE; BUE - BHI – BUE; BUE- RSA – BUE; BUE - VDM - PMY – BUE; y BUE - LUQ - RCU – BUE. A continuación se resume el detalle por ruta.

Ruta	Resultado
BUE - MDQ - BUE	6.904.770
BUE - MVD - BUE	6.883.345
BUE - ROS - BUE	4.657.636
BUE - COC - PRA - BUE	3.632.339
BUE - POA - BUE	3.217.073
BUE - NCJ - VMA - BUE	2.907.545
BUE - TDL - BUE	1.705.306
BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE	847.106
BUE -COC - AOL - BUE	742.990
BUE-PMY-CRD-PMY-AEP	198.154
BUE - SFN - BUE	- 275.418
BUE - PMY - BUE	- 687.652
BUE - BHI - BUE	- 1.923.607
BUE- RSA - BUE	- 2.275.229
BUE - VDM - PMY - BUE	- 2.738.027
BUE - LUQ - RCU - BUE	- 6.593.745
Total	17.202.586

En complemento a ello, el Margen Bruto (MB)[2] agregado, el cual se recuerda no tiene en cuenta ciertos gastos indirectos e impuestos, sino que se enfoca en la operación, resulta ilustrativo de las estimaciones efectuadas respecto al desenvolvimiento del negocio.



A nivel desagregado por ruta, dentro del periodo presentado, las rutas con mayor MB corresponden a BUE - COC - PRA – BUE (+19%); BUE-POA-BUE (+13%); BUE - TDL – BUE (+11%) y BUE - NCJ - VMA – BUE (+10%) y con menor BUE- RSA – BUE (-18%); BUE - LUQ - RCU – BUE (-16%) y BUE - BHI – BUE (-9%). Cabe destacar que

[2] Analíticamente el Margen Bruto (MB) se expresa como Ventas-Costos/Ventas. Es decir, margen de explotación respecto a ingresos. Para el presente análisis se ha tomado exclusivamente el ingreso correspondiente al transporte de pasajeros.

las últimas dos mencionadas han sido proyectadas en su inicio de operaciones al mes 7 del plan presentado, por lo que aún no se encontrarían en régimen.

Por otro lado, se ha estimado el Punto de Equilibrio[3] (PE) como referencia de análisis, ya que un determinado mercado o segmento puede o no tener un potencial de demanda suficiente para cubrir el nivel de pasajeros a transportar necesario para cubrir los costos y generar disponibilidades. Su cálculo permite una simulación sobre qué nivel de pasajeros transportados o coeficiente de ocupación otorga rentabilidad, en función de las frecuencias, horas de vuelo y costos proyectados por la empresa, las cuales dan sustento de base al cálculo.

Cabe recordar que tanto el análisis del PE como el MB de explotación son herramientas útiles para el análisis e interpretación de una gestión de negocios de una empresa dada pero que no implican, necesariamente, una evaluación en la asignación de recursos del proyecto. Por un lado, el análisis efectuado tiene base en los supuestos presentados por la peticionante (tarifas, estructura de costos y una eficiencia en la utilización de los recursos dada, entre otros) y por otro, bien pueden verificarse servicios y segmentos del mercado que aportan poco o nada al margen bruto, pero que son considerados en el conjunto del negocio que pretende ofrecer a los clientes.

Rutas	PE (PAX)	PE (CO%)
BUE - ROS - BUE	50	69%
BUE - MDQ - BUE	51	71%
BUE - SFN - BUE	49	68%
BUE - PMY - BUE	52	73%
BUE - VDM - PMY - BUE	56	78%
BUE - MVD - BUE	43	59%
BUE - LUQ - RCU - BUE	58	80%
BUE- RSA - BUE	59	82%
BUE - BHI - BUE	56	78%
BUE -COC - AOL - BUE	50	70%
BUE - COC - PRA - BUE	42	59%
BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE	15	78%
BUE - TDL - BUE	13	71%
BUE - NCJ - VMA - BUE	13	67%
BUE-PMY-CRD-PMY-AEP	52	72%
BUE-POA-BUE	44	61%

[3] El Punto de Equilibrio (PE) corresponde al punto en donde los costos igualan a los ingresos. Puede expresarse en unidades transportadas, monto monetario y/o coeficiente de ocupación asociado. Para el presente análisis se ha tomado la tarifa promedio anual, consignadas en las planillas de *Evaluación de Ruta*.

FOLIO 257

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

La tabla precedente presenta los resultados obtenidos expresados a nivel vuelo individual y en un sentido. Asimismo, se destaca que para las rutas BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE; BUE - TDL - BUE; y BUE - NCJ - VMA - BUE se ha utilizado una configuración de asientos de 19 plazas, y para el resto 72 plazas disponibles.

Por otra parte, en relación a los niveles tarifarios estimados, se verifica una tarifa objetivo en dólares por ruta que, en algunas de ellas, tiende a estabilizarse a partir del mes sexto de operaciones. Se destaca además, que los mismos son promediados respecto de las distintas tarifas que tendrían lugar dentro de la segmentación del mercado. Dentro de esta fijación de precios dinámicos, la tarifa promedio correspondería al siguiente esquema.

Rutas / Mes	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
BUE - ROS - BUE	45	47	50	52	55	55	55	55	55	55	55	55
BUE - MDQ - BUE	-	-	61	50	52	55	58	58	58	58	58	58
BUE - SFN - BUE	48	51	53	56	59	59	59	59	59	59	59	59
BUE - PMY - BUE	120	126	133	140	140	140	140	140	140	140	140	140
BUE - VDM - PMY - BUE	-	-	120	126	126	126	126	126	126	126	126	126
BUE - MVD - BUE	-	-	-	-	61	61	61	61	61	61	61	61
BUE - LUQ - RCU - BUE	-	-	85	85	89	89	98	103	103	103	103	103
BUE- RSA - BUE	-	-	-	-	-	-	69	69	69	69	69	69
BUE - BHI - BUE	-	-	-	-	-	-	71	75	79	79	79	79
BUE -COC - AOL - BUE	-	-	-	-	-	-	89	89	89	89	89	89
BUE - COC - PRA - BUE	-	-	-	-	-	-	85	85	85	85	85	85
BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171
BUE - TDL - BUE	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69
BUE - NCJ - VMA - BUE	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155
BUE-PMY-CRD-PMY-AEP	-	-	-	-	-	-	190	190	190	190	190	190
BUE-POA-BUE	-	-	-	-	-	-	115	130	144	200	200	165

Por último, en cuanto a lo que financiación se refiere, la empresa informa que durante los meses -4; -3 y -2 hará un aporte irrevocable por un monto total de U$S 1.551.996 para hacer frente a las erogaciones previstas en el Start Up, para lo cual presenta "acta de directorio N° 1" y "Acta de asamblea General Extraordinaria N° 1" junto con una "carta de Garantía irrevocable" de la empresa SYNERGY AEROPSPACE CORP. donde manifiestan por escrito tal intención. Por su parte, para los dos primeros meses de costos fijos de la operatoria propuesta, la empresa adjunta una "carta de Garantía Irrevocable" realizada por SYNERGY AEROSPACE CORP. y acompaña una "certificación sobre DDJJ de manifestación de bienes al 31 de diciembre de 2015". En tal sentido, se ha corroborado que los montos contenidos en dichos documentos coinciden con los calculados en la planilla de Start Up y Consolidada junto con el Anexo de costos fijos adjuntado, lo que no

FOLIO 258

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

implica una opinión jurídica y/o legal respecto a la utilidad y conveniencia de la documentación mencionada.

V.- Conclusiones

1.- El informe realizado se remite al Estado Contable auditado y con firma certificada por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas en virtud de lo reglado por el Art. 133, inciso 2) del Código Aeronáutico para el periodo 2015 y 2014, con fecha de cierre el día 31 de diciembre, y flujo de fondos del proyecto propuesto, mediante la incorporación de las planillas *Start Up*, *Evaluación de Ruta*, *Análisis de Ruta* y *Consolidada*.

2- Al año 2015 los indicadores de solvencia y liquidez se encuentran en niveles favorables, en donde se destaca un fondo de maniobra que asciende a $30.270.117. Por otra parte, en lo que refiere a la estructura del pasivo, endeudamiento y resultados del ejercicio, se verifica un bajo grado de autonomía en términos generales y pérdidas por $3.020.408 explicadas por cuestiones no operativas (principalmente resultados financieros y por tenencia, y otros).

3.- Respecto al proyecto propuesto, las erogaciones correspondientes al Start Up ascienden a $(25.353.333) y el resultado de explotación de doce meses a $17.202.586. En donde las rutas que totalizan un resultado operativo negativo son BUE - PMY – BUE; BUE - SFN – BUE; BUE - BHI – BUE; BUE- RSA – BUE; BUE - VDM - PMY – BUE; y BUE - LUQ - RCU – BUE, las cuales, en caso de prosperar la solicitud, y al igual que el resto de rutas solicitadas, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 7 inc. c del Capítulo II de los Anexos I y II del Decreto N° 1492/92 Texto Ordenado Decreto N° 2186/92, deberán mantenerse en servicio durante un plazo no inferior a doce meses.

LIC. NICOLAS KUSZNIR
Jefe del Departamento
de Estudios de Mercado
ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

FOLIO 259

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

INFORME D.E.M.E. Nº 93

REF: EXP-ANC: 43567/2016

BUENOS AIRES, 30 NOV 2016

A LA DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AEREO

Remito a usted las presentes actuaciones relacionadas con la presentación efectuada por la Dra. Melisa SINIGAGLIA quien, invocando el carácter de apoderada de la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., solicita se le otorgue concesión por el término de QUINCE (15) años para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, en las rutas que a continuación se detallan: 1)BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES; 2)BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES; 3)BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES; 4)BUENOS AIRES - VIEDMA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES; 5) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES; 6)BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES; 7)BUENOS AIRES - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES; 8)BUENOS AIRES - SAN LUIS - RÍO CUARTO - BUENOS AIRES; 9)BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES; 10)BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES; 11)BUENOS AIRES - CONCORDIA - PASO DE LOS LIBRES - BUENOS AIRES; 12)BUENOS AIRES - CONCORDIA - PARANÁ - BUENOS AIRES; 13)BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BUENOS AIRES; 14)BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES; 15)BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES; y 16)BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES.

Al respecto, el presente informe tiene por objeto verificar el cumplimiento de los recaudos exigidos mediante Resolución ANAC N° 1025/2016, por la cual se estableció el modo de acreditación de la capacidad económica financiera de las empresas solicitantes de autorización y/o concesión de rutas. Por tanto, el análisis se circunscribe a los aspectos económicos y financieros obtenidos a partir de la información presentada por la solicitante; en consecuencia, no se analizan cuestiones de carácter técnico, operativo y jurídico, que excedan del marco netamente económico.

FOLIO 260

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

Sobre el particular, en virtud de lo informado mediante Informe D.E.M. que antecede y a partir de la documentación presentada por la peticionante, surge como hecho relevante del análisis, entre otros, un aporte de capital asociado a su inversión inicial, para lo cual presenta "acta de directorio N° 1" y "Acta de asamblea General Extraordinaria N° 1" junto con una "carta de Garantía irrevocable" de la empresa SYNERGY AEROPSPACE CORP. donde manifiestan por escrito tal intención. Por su parte, para los dos primeros meses de costos fijos de la operatoria propuesta, la empresa adjunta una "carta de Garantía Irrevocable" realizada por SYNERGY AEROSPACE CORP. y acompaña una "Certificación sobre DDJJ de manifestación de bienes al 31 de diciembre de 2015".

A partir de ello, por un lado el patrimonio neto de la empresa pasaría de $864.808 al 31/12/2015 a $25.137.556, para un tipo de cambio estimado en $15,64 de acuerdo a Rofex de noviembre de 2016 e informado en el proyecto presentado, y por otro cubriría los costos operativos fijos mensuales, al menos para los dos primeros meses de la nueva operatoria. Finalmente, se informa que del Estado de Resultados Proyectado presentado, se estiman resultados operativos positivos de forma creciente hasta el 2020 en un orden del 48% anual para el primer año y del 20% anual en los siguientes.

Por tanto, es opinión de esta Dirección que el proyecto en cuestión resultaría razonable en términos económicos y financieros, en condiciones normales de mercado, verificándose indicadores que dan pauta respecto a que el proyecto, y en consecuencia el servicio a ofrecer, pueda llevarse a cabo durante el plazo establecido en el Artículo 7 inc. c del Capítulo II de los Anexos I y II del Decreto N° 1492/92 Texto Ordenado Decreto N° 2186/92.

Sin otro particular, saluda atentamente

AL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL
DE TRANSPORTE AÉREO
Dr. Hernán A. Gómez
S / D

DR. EDUARDO MARCHEGIANI
Director de Estudios de Mercado y Estadísticas
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

A.N.A.C.
FOLIO
N° 261

NOTA D.N.T.A. N° 000766
EXP-ANC: 0043567/2016
BUENOS AIRES, 01 DIC. 2016

SEÑOR ADMINISTRADOR:

Elevo las presentes actuaciones en las cuales la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita la concesión de servicios regulares transporte aéreo de pasajeros, carga y correo internos e internacionales con facultad de omitir o alterar escalas, utilizando aeronaves de gran porte, en diversas rutas, a los efectos de la publicación de edictos de ley.

GREGORIO BORDA
Director de Explotación de Servicios Aerocomerciales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

P/A DR. HERNAN ADRIAN GOMEZ
Director Nacional de Transporte Aéreo
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

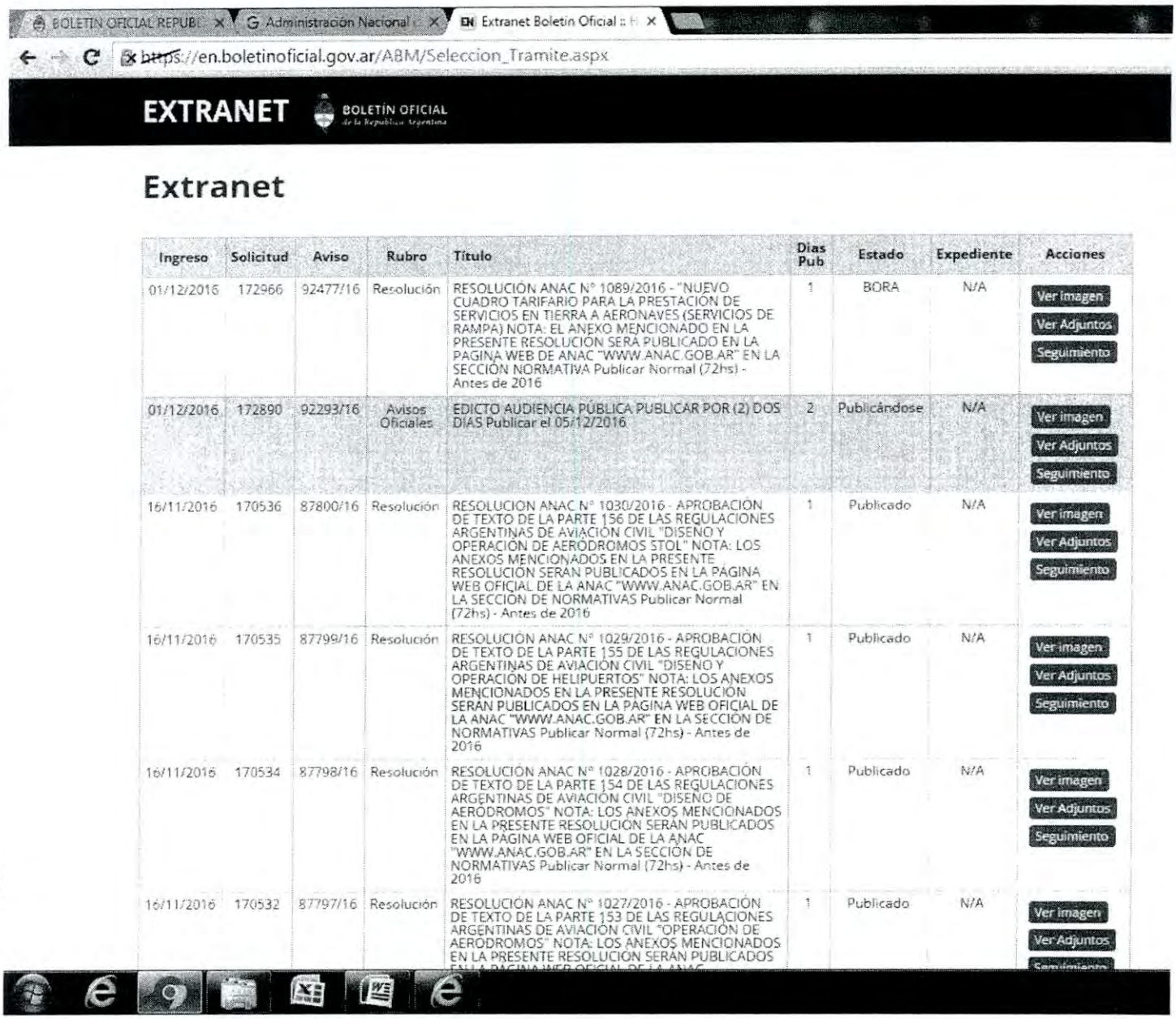
AL SEÑOR ADMINISTRADOR NACIONAL
DE AVIACIÓN CIVIL
Ing. Juan Pedro IRIGOIN
S. / D.

Publicación en el Boletín Oficial

A.N.A.C. FOLIO N° 262

De : Luis Fernando Lucas Capella <lcapella@anac.gob.ar>
Asunto : Publicación en el Boletín Oficial
Para : Horacio Ernesto Knobel <hknobel@anac.gob.ar>

Horacio, buenas tardes, te envio la solicitud de publicacion en el boletin oficial.



Extranet

Ingreso	Solicitud	Aviso	Rubro	Título	Dias Pub	Estado	Expediente	Acciones
01/12/2016	172966	92477/16	Resolución	RESOLUCIÓN ANAC N° 1089/2016 - "NUEVO CUADRO TARIFARIO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN TIERRA A AERONAVES (SERVICIOS DE RAMPA) NOTA: EL ANEXO MENCIONADO EN LA PRESENTE RESOLUCIÓN SERÁ PUBLICADO EN LA PAGINA WEB DE ANAC "WWW.ANAC.GOB.AR" EN LA SECCIÓN NORMATIVA Publicar Normal (72hs) - Antes de 2016	1	BORA	N/A	Ver imagen Ver Adjuntos Seguimiento
01/12/2016	172890	92293/16	Avisos Oficiales	EDICTO AUDIENCIA PÚBLICA PUBLICAR POR (2) DOS DIAS Publicar el 05/12/2016	2	Publicándose	N/A	Ver imagen Ver Adjuntos Seguimiento
16/11/2016	170536	87800/16	Resolución	RESOLUCION ANAC N° 1030/2016 - APROBACIÓN DE TEXTO DE LA PARTE 156 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL "DISEÑO Y OPERACIÓN DE AERÓDROMOS STOL" NOTA: LOS ANEXOS MENCIONADOS EN LA PRESENTE RESOLUCIÓN SERÁN PUBLICADOS EN LA PÁGINA WEB OFICIAL DE LA ANAC "WWW.ANAC.GOB.AR" EN LA SECCIÓN DE NORMATIVAS Publicar Normal (72hs) - Antes de 2016	1	Publicado	N/A	Ver imagen Ver Adjuntos Seguimiento
16/11/2016	170535	87799/16	Resolución	RESOLUCIÓN ANAC N° 1029/2016 - APROBACIÓN DE TEXTO DE LA PARTE 155 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL "DISEÑO Y OPERACIÓN DE HELIPUERTOS" NOTA: LOS ANEXOS MENCIONADOS EN LA PRESENTE RESOLUCIÓN SERÁN PUBLICADOS EN LA PÁGINA WEB OFICIAL DE LA ANAC "WWW.ANAC.GOB.AR" EN LA SECCIÓN DE NORMATIVAS Publicar Normal (72hs) - Antes de 2016	1	Publicado	N/A	Ver imagen Ver Adjuntos Seguimiento
16/11/2016	170534	87798/16	Resolución	RESOLUCIÓN ANAC N° 1028/2016 - APROBACIÓN DE TEXTO DE LA PARTE 154 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL "DISEÑO DE AERÓDROMOS" NOTA: LOS ANEXOS MENCIONADOS EN LA PRESENTE RESOLUCIÓN SERÁN PUBLICADOS EN LA PÁGINA WEB OFICIAL DE LA ANAC "WWW.ANAC.GOB.AR" EN LA SECCIÓN DE NORMATIVAS Publicar Normal (72hs) - Antes de 2016	1	Publicado	N/A	Ver imagen Ver Adjuntos Seguimiento
16/11/2016	170532	87797/16	Resolución	RESOLUCIÓN ANAC N° 1027/2016 - APROBACIÓN DE TEXTO DE LA PARTE 153 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL "OPERACIÓN DE AERÓDROMOS" NOTA: LOS ANEXOS MENCIONADOS EN LA PRESENTE RESOLUCIÓN SERÁN PUBLICADOS EN LA PÁGINA WEB OFICIAL DE LA ANAC	1	Publicado	N/A	Ver imagen Ver Adjuntos

Saludos.

A.N.A.C.
FOLIO
N 263

Hipólito Yrigoyen 370, 4° Piso Oficina N° 4266 "F", munidos de la documentación respaldatoria que acredite su vínculo familiar con el agente fallecido y en caso de corresponder la declaratoria de herederos.

Fecha: 18/11/2016.

Lic. ABEL EDUARDO AGUIRRE MANDL, Jefe (Int.) Sección Jubilaciones, División Beneficios.

NOTA: La publicación deberá efectuarse por tres (3) días hábiles consecutivos.

e. 05/12/2016 N° 91881/16 v. 07/12/2016

ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS

DIRECCIÓN DE PERSONAL

SECCIÓN JUBILACIONES

EDICTO BOLETÍN OFICIAL

La Administración Federal de Ingresos Públicos cita por diez (10) días a parientes del agente fallecido Mario FEDERICO (L.E. N° 7.597.565), alcanzados por el beneficio establecido en el artículo 18 del Convenio Colectivo de Trabajo Laudo N° 15/91 (T.O. Resolución S.T. N° 925/10), para que dentro de dicho término se presenten a hacer valer sus derechos en la Sección Jubilaciones, Hipólito Yrigoyen N° 370, 5° Piso, Oficina N° 5648, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Asimismo se cita a quienes se consideren con derecho a la percepción de los haberes pendientes de cobro por parte del agente fallecido a presentarse en la División Gestión Financiera, Hipólito Yrigoyen 370, 4° Piso Oficina N° 4266 "F", munidos de la documentación respaldatoria que acredite su vínculo familiar con el agente fallecido y en caso de corresponder la declaratoria de herederos.

Fecha: 17/11/2016.

Lic. ABEL EDUARDO AGUIRRE MANDL, Jefe (Int.) Sección Jubilaciones, División Beneficios.

NOTA: La publicación deberá efectuarse por tres (3) días hábiles consecutivos.

e. 05/12/2016 N° 91882/16 v. 07/12/2016

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

NOTA A.N.A.C. N° 626

REF.: EXP-ANC:0044567/2016

BUENOS AIRES, 01 DIC. 2016

EDICTO

En cumplimiento de lo determinado por los Artículos 102, 108 y 128 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico) y de lo ordenado por el Decreto N° 1172/2003 y por la Resolución N° 485/2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, se realizará la AUDIENCIA PÚBLICA N° 218 el día martes 27 de diciembre de 2016, a partir de las 9:00 horas, en el Microcine del MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS, sito en Avenida Hipólito Yrigoyen N° 250, 5° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, a fin de tratar las siguientes solicitudes:

PEDIDO I: EXP-ANC:0033994/2016 por el que ALAS DEL SUR S.A. solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo utilizando aeronaves de gran porte.

PEDIDO II: EXP-ANC:0033991/2016 por el que ALAS DEL SUR S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

1) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO y v.v.,

2) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - TRELEW - PUERTO MADRYN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - NEUQUÉN - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,

3) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - VILLA GESELL - MAR DEL PLATA - BAHÍA BLANCA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,

4) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - NEUQUÉN - SAN MARTÍN DE LOS ANDES - ESQUEL y v.v.,

5) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - RÍO CUARTO - SAN LUIS - MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,

6) CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE y v.v.,

7) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - MENDOZA - SAN RAFAEL - SAN JUAN - LA RIOJA - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.,

8) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - SANTA ROSA - VIEDMA y v.v.,

9) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - SANTA FE - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,

10) SALTA - PUERTO IGUAZÚ - EL CALAFATE - SAN CARLOS DE BARILOCHE - CÓRDOBA y v.v.,

11) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - CORRIENTES - RESISTENCIA - FORMOSA y v.v.,

12) SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SAN JUAN - MENDOZA - CÓRDOBA - NEUQUÉN - PERITO MORENO y v.v.,

13) CÓRDOBA - SALTA - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

14) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,

15) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,

16) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,

17) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

18) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,

19) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,

20) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - LOS ÁNGELES (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - SHANGAI (REPÚBLICA POPULAR CHINA) y v.v.,

21) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BARCELONA (REINO DE ESPAÑA) - ROMA (REPÚBLICA ITALIANA) y v.v.,

PEDIDO III: EXP-ANC:0034721/2016 por el que AMERICAN JET S.A. solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, sin limitación de equipo.

PEDIDO IV: EXP-ANC:0034722/2016 por el que AMERICAN JET S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, en las rutas que a continuación se detallan:

1) NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - EL CALAFATE - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,

2) NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA - ISLAS MALVINAS y v.v.,

3) NEUQUÉN - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,

4) NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - PUNTA ARENAS (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,

5) NEUQUÉN - MALARGÜE - MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - TARIJA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

6) NEUQUÉN - CÓRDOBA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

7) NEUQUÉN - CÓRDOBA - RESISTENCIA - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.,

8) NEUQUÉN - ROSARIO - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,

9) NEUQUÉN - ROSARIO - BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,

10) NEUQUÉN - BAHÍA BLANCA - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES y v.v.,

11) NEUQUÉN - CÓRDOBA - ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,

12) NEUQUÉN - SANTA ROSA - BUENOS AIRES y v.v.,

13) NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,

PEDIDO V: EXP-ANC:0033494/2016 por el que ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - ROSARIO - RESISTENCIA - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,

2) BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTIAGO DEL ESTERO - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,

3) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,

4) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,

5) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,

6) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,

7) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.

PEDIDO VI: EXP-ANC:0043567/2016 por el que AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES,

2) BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES,

3) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,

4) BUENOS AIRES - VIEDMA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,

5) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES,

6) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,

7) BUENOS AIRES - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES,

8) BUENOS AIRES - SAN LUIS - RÍO CUARTO - BUENOS AIRES,

9) BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES,

10) BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES,

11) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PASO DE LOS LIBRES - BUENOS AIRES,

12) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PARANÁ - BUENOS AIRES,

13) BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BUENOS AIRES,

14) BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES,

15) BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES,

16) BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES.

PEDIDO VII EXP-ANC:0043368/2016 por el que 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 rutas que a continuación se detallan:

A.N.A.C.
FOLIO
N 264

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 EL PALOMAR.

Para poder participar en la Audiencia Pública es necesario, de acuerdo a las normas vigentes, inscribirse en el Registro de Participantes habilitado al efecto en la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL - A.N.A.C., sita en la calle Azopardo N° 1405, 6° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, entre los días 12 y 23 de diciembre de 2016 en el horario de 10 hs. a 15 hs. Asimismo, se podrá tomar vista de los expedientes antes citados.

Los pedidos que no han completado la documentación y requisitos pertinentes a la fecha: serán incluidos en un próximo llamado a Audiencia Pública para el mes de marzo de 2017 en fecha a designar.

Publíquese por DOS (2) días en el Boletín Oficial.

Ing. JUAN PEDRO IRIGOIN, Administrador Nacional de Aviación Civil.

e. 05/12/2016 N° 92293/16 v. 06/12/2016

MINISTERIO DE SALUD

Resolución 2137 - E/2016

Ciudad de Buenos Aires, 30/11/2016

VISTO el expediente N° 2002-17338/13-9 del registro del MINISTERIO DE SALUD, las Leyes 17.132 y 23.873, los Decretos N° 7595/1963, ratificado por Ley 16.478 y N° 587 de fecha 10 de mayo de 2004, la Resolución Ministerial N° 1186 de fecha 16 de agosto de 2013, Resolución Ministerial N° 450/06, Resolución Ministerial N° 1342/07, y

CONSIDERANDO:

Que es necesario afirmar el rol de Rectoría del MINISTERIO DE SALUD en el desarrollo y calidad de los Recursos Humanos en Salud en consenso con las 24 jurisdicciones del país.

Que el ordenamiento racional, la planificación y distribución de los Recursos Humanos en Salud son un componente central de las políticas de Recursos Humanos en Salud.

Que la profesión farmacéutica ha desarrollado diversas modalidades de formación de post grado y esto ha determinado la existencia de especializaciones en la profesión.

Que las especialidades farmacéuticas reconocidas fueron armonizadas con las jurisdicciones provinciales y aprobadas por la Resolución Ministerial N° 1186 de fecha 16 de agosto de 2013.

Que entre dichas especialidades farmacéuticas se encuentra la de Farmacia Hospitalaria.

Que en el Anexo II de la Resolución Ministerial N° 1186 de fecha 16 de agosto de 2013 se ha dispuesto como una de las modalidades de certificación el poseer certificación otorgada por entidad científica de la especialidad, reconocida a tal efecto por la autoridad de aplicación.

Que la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE FARMACÉUTICOS DE HOSPITAL ha solicitado su reconocimiento como entidad científica por el MINISTERIO DE SALUD DE LA NACIÓN.

CUTRAL CÓ

Camionero borracho casi provoca una tragedia en plena ruta

Un camionero ebrio volcó en la mañana de ayer en el kilómetro 1.345 de la Ruta 22, entre Cutral Có y Zapala. Si bien no se reportaron heridos, cuando le practicaron el test de alcoholemia al conductor encontraron 1,69 gramo de alcohol en sangre, cuando el permitido es 0 en el caso de los conductores profesionales. El camión cisterna, que transportaba gas licuado de petróleo (GLP), volcó a las 8, "a la salida de una curva donde el chofer perdió el control del vehículo por causa de las lluvias", indicaron bomberos de Cutral Có. Al mismo tiempo, aseguraron que un camión de Mendoza llegará hasta el lugar del siniestro para pasar el contenido del transporte. Si bien se le abrió una causa contravencional al conductor, el sujeto no está demorado.

SUSTO. RESULTÓ ILESO

Ahora volcó uno de los hijos de Lorenzetti

Los días de la familia Lorenzetti últimamente parecen estar marcados por los accidentes viales. Tras el siniestro que sufrió el presidente de la Corte Suprema, en noviembre último, ahora fue su hijo el que volcó en la autopista que une Rosario y Santa Fe. El siniestro ocurrió a la altura de la localidad de Monje, ubicada a unos 80 kilómetros de Rosario, donde Pablo Lorenzetti, un abogado de 32 años, viajaba junto a otros cuatro hombres, todos oriundos de Rafaela. Según se desprende de las primeras averiguaciones, el Chevrolet Cruze (foto) de color gris se descontroló después de morder la

En cumplimiento de lo determinado por los Artículos 102, 108 y 128 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico) y de lo ordenado por el Decreto N° 1172/2003 y por la Resolución N° 485/2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, se realizará la AUDIENCIA PÚBLICA N° 218 el día martes 27 de diciembre de 2016, a partir de las 9:00 horas, en el Microcine del MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS, sito en Avenida Hipólito Yrigoyen N° 250, 5° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, a fin de tratar las siguientes solicitudes:

PEDIDO I: EXP-ANC:0033994/2016 por el que **ALAS DEL SUR S.A.** solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo utilizando aeronaves de gran porte.

PEDIDO II: EXP-ANC:0033991/2016 por el que **ALAS DEL SUR S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

1) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO y v.v.,
2) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - TRELEW - PUERTO MADRYN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - NEUQUÉN - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,
3) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - VILLA GESELL – MAR DEL PLATA - BAHÍA BLANCA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,
4) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - NEUQUÉN - SAN MARTÍN DE LOS ANDES - ESQUEL y v.v.,
5) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - RÍO CUARTO - SAN LUIS - MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
6) CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE y v.v.,
7) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - MENDOZA - SAN RAFAEL - SAN JUAN - LA RIOJA - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.,
8) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - SANTA ROSA - VIEDMA y v.v.,
9) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - SANTA FE - POSADAS – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
10) SALTA – PUERTO IGUAZÚ - EL CALAFATE - SAN CARLOS DE BARILOCHE - CÓRDOBA y v.v.,
11) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - CORRIENTES - RESISTENCIA - FORMOSA y v.v.,
12) SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SAN JUAN - MENDOZA - CÓRDOBA - NEUQUÉN - PERITO MORENO y v.v.,
13) CÓRDOBA - SALTA - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
14) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - RIO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
15) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
16) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
17) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
18) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
19) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
20) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - LOS ÁNGELES (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - SHANGAI (REPÚBLICA POPULAR CHINA) y v.v.,
21) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BARCELONA (REINO DE ESPAÑA) - ROMA (REPÚBLICA ITALIANA) y v.v.

PEDIDO III: EXP-ANC:0034721/2016 por el que **AMERICAN JET S.A.** solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, sin limitación de equipo.

PEDIDO IV: EXP-ANC:0034722/2016 por el que **AMERICAN JET S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, en las rutas que a continuación se detallan:

1) NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – RÍO GALLEGOS – EL CALAFATE – RÍO GRANDE – USHUAIA y v.v.,
2) NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – ISLAS MALVINAS y v.v.,
3) NEUQUÉN – TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) – SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
4) NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – RÍO GALLEGOS – PUNTA ARENAS (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
5) NEUQUÉN – MALARGÜE – MENDOZA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN – SALTA – TARIJA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
6) NEUQUÉN – CÓRDOBA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
7) NEUQUÉN – CÓRDOBA – RESISTENCIA – ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.,
8) NEUQUÉN – ROSARIO – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
9) NEUQUÉN – ROSARIO – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
10) NEUQUÉN – BAHÍA BLANCA – MAR DEL PLATA – BUENOS AIRES y v.v.,
11) NEUQUÉN – CÓRDOBA – ROSARIO – PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
12) NEUQUÉN – SANTA ROSA – BUENOS AIRES y v.v.,
13) NEUQUÉN – SAN CARLOS DE BARILOCHE – EL CALAFATE – USHUAIA y v.v.

PEDIDO V: EXP-ANC:0033494/2016 por el que **ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - ROSARIO - RESISTENCIA - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
2) BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTIAGO DEL ESTERO - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
3) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
4) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,
5) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
6) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,
7) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.

PEDIDO VI: EXP-ANC:0043567/2016 por el que **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

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

PEDIDO VII: EXP-ANC:0043368/2016 por el que **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 rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - PUERTO IGUAZÚ y

A.N.A.C. FOLIO 265

[redacted] último, ahora fue su hijo el que volcó en la autopista que une Rosario y Santa Fe.
El siniestro ocurrió a la altura de la localidad de Monje, ubicada a unos 80 kilómetros de Rosario, donde Pablo Lorenzetti, un abogado de 32 años, viajaba junto a otros cuatro hombres, todos oriundos de Rafaela.
Según se desprende de las primeras averiguaciones, el Chevrolet Cruze (foto) de color gris se descontroló después de morder la banquina, despistó y dio varios tumbos, por lo que el vehículo quedó destruido.
De milagro, sus ocupantes sólo tuvieron algunos golpes leves, cortes y contusiones, por lo que fueron atendidos en el lugar y luego fueron derivados hasta un centro asistencial de la zona, para completar su revisión.
Junto a Pablo Lorenzetti, el mayor de los tres hijos del titular del Máximo Tribunal de Justicia, viajaban en el rodado Carlos Navarro, de 32 años; Hernán Gatios, de 38; el concejal Lisandro Márgico, de 43; y Tomás Vietto, de 41.
El primero de los choques que involucró a la familia Lorenzetti ocurrió el 13 de noviembre pasado, cuando el presidente de la Corte Suprema sufrió un siniestro en Rafaela, cuando el automóvil en el que viajaba fue embestido por una moto ocupada por dos personas que no llevaban casco, por lo que sufrieron lesiones de gravedad, ya que golpearon sus cabezas contra el piso.
Por su parte, el funcionario resultó ileso.

PEDIDO V: EXP-ANC:0033494/2016 por el que **ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares [redacted] correo y carga con aeronaves de gran porte en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - ROSARIO - RES[redacted]NCIA - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
2) BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE [redacted]CUMÁN - SANTIAGO DEL ESTERO - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
3) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
4) BUENOS AI[redacted] PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,
5) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
6) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,
7) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.

PEDIDO VI: EXP-ANC:0043567/2016 por el que **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

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

PEDIDO VII: EXP-ANC:0043368/2016 por el que **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 rutas que a continuación se detallan:

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 EL PALOMAR. Para poder participar en la Audiencia Pública es necesario, de acuerdo a las normas vigentes, inscribirse en el Registro de Participantes habilitado al efecto en la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL – A.N.A.C., sita en la calle Azopardo N° 1405, 6° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, entre los días 12 y 23 de diciembre de 2016 en el horario de 10 hs. a 15 hs. Asimismo, se podrá tomar vista de los expedientes antes citados. Los pedidos que no han completado la documentación y requisitos pertinentes a la fecha, serán incluidos en un próximo llamado a Audiencia Pública para el mes de marzo de 2017 en fecha a designar.

A.N.A.C. FOLIO 367

tes
n

El Banco Central de Venezuela informó ayer que a partir del 15 de diciembre entrarán en circulación "de manera progresiva" seis nuevos billetes y tres monedas de mayor denominación con el fin de "optimizar el actual cono monetario" del país. La medida se da en el marco de una inflación que, según el FMI, cierra 2016 con un alza del 475%.

En cumplimiento de lo determinado por los Artículos 102, 108 y 128 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico) y de lo ordenado por el Decreto N° 1172/2003 y por la Resolución N° 485/2016 MINISTERIO DE TRANSPORTE, se realizará la AUDIENCIA PÚBLICA N° 218 el día martes 27 de diciembre de 2016, a partir de las 9:00 horas, en el Microcine del MINISTERIO DE HACIENDA FINANZAS PÚBLICAS, sito en Avenida Hipólito Yrigoyen N° 250, 5° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, a fin de tratar las siguientes solicitudes:

PEDIDO I: EXP-ANC:0033994/2016 por el que **ALAS DEL SUR S.A.** solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga correo utilizando aeronaves de gran porte.

PEDIDO II: EXP-ANC:0033991/2016 por el que **ALAS DEL SUR S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

I) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO y v.v.,
2) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - TRELEW - PUERTO MADRYN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - NEUQUÉN - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,
3) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - VILLA GESELL – MAR DEL PLATA - BAHÍA BLANCA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,
4) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - NEUQUÉN - SAN MARTÍN DE LOS ANDES - ESQUEL y v.v.,
5) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - RIO CUARTO - SAN LUIS - MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
6) CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE y v.v.,
7) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - MENDOZA - SAN RAFAEL - SAN JUAN - LA RIOJA - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.,
8) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - SANTA ROSA - VIEDMA y v.v.,
9) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - SANTA FE - POSADAS – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
10) SALTA – PUERTO IGUAZÚ - EL CALAFATE - SAN CARLOS DE BARILOCHE - CÓRDOBA y v.v.,
11) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - CORRIENTES - RESISTENCIA - FORMOSA y v.v.,
12) SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SAN JUAN - MENDOZA - CÓRDOBA - NEUQUÉN - PERITO MORENO y v.v.,
13) CÓRDOBA - SALTA - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
14) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
15) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
16) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
17) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
18) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
19) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
20) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - LOS ÁNGELES (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - SHANGAI (REPÚBLICA POPULAR CHINA) y v.v.,
21) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BARCELONA (REINO DE ESPAÑA) - ROMA (REPÚBLICA ITALIANA) y v.v..

EDIDO III: EXP-ANC:0034721/2016 por el que **AMERICAN JET S.A.** solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, ca correo con aeronaves de gran porte, sin limitación de equipo.

EDIDO IV: EXP-ANC:0034722/2016 por el que **AMERICAN JET S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y eo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, en las rutas que a continuación se detallan.

) NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – RÍO GALLEGOS – EL CALAFATE – RÍO GRANDE USHUAIA y v.v.,
) NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – ISLAS MALVINAS y v.v.,
) NEUQUÉN – TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) – SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE HILE) y v.v.,
) NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – RÍO GALLEGOS – PUNTA ARENAS (REPÚBLICA E CHILE) y v.v.
) NEUQUÉN – MALARGÜE – MENDOZA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN – SALTA – TARIJA STADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
) NEUQUÉN – CÓRDOBA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN – SANTA CRUZ DE LA SIERRA STADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
7) NEUQUÉN – CÓRDOBA – RESISTENCIA – ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.,
8) NEUQUÉN – ROSARIO – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
9) NEUQUÉN – ROSARIO – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
10) NEUQUÉN – BAHÍA BLANCA – MAR DEL PLATA – BUENOS AIRES y v.v.,
11) NEUQUÉN – CÓRDOBA – ROSARIO – PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL) y v.v.,
12) NEUQUÉN – SANTA ROSA – BUENOS AIRES y v.v.,
13) NEUQUÉN – SAN CARLOS DE BARILOCHE – EL CALAFATE – USHUAIA y v.v..

EDIDO V: EXP-ANC:0033494/2016 por el que **ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros reo y carga con aeronaves de gran porte en las rutas que a continuación se detallan:

BUENOS AIRES - ROSARIO - RESISTENCIA - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTIAGO DEL ESTERO - SALTA - SAN LVADOR DE JUJUY y v.v.,
BUENOS AIRES - CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
4) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,
5) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
6) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,
7) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v

EDIDO VI: EXP-ANC:0043567/2016 por el que **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros reo y carga con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

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

DIDO VII: EXP-ANC:0043368/2016 por el que **FB LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, ca reo con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

BUENOS AIRES - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
BUENOS AIRES - CÓRDOBA y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
BUENOS AIRES - MENDOZA y v.v.,
BUENOS AIRES - SALTA y v.v.,
BUENOS AIRES - NEUQUÉN y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.,
BUENOS AIRES - USHUAIA y v.v.,
BUENOS AIRES - EL CALAFATE y v.v.,
BUENOS AIRES - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
BUENOS AIRES - RESISTENCIA y v.v.,
BUENOS AIRES - RÍO GALLEGOS y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN JUAN y v.v.,
BUENOS AIRES - POSADAS y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA y v.v.,
BUENOS AIRES - RÍO GRANDE y v.v.,
BUENOS AIRES - SANTA FE y v.v.,
BUENOS AIRES - FORMOSA y v.v.,
BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN MARTÍN DE LOS ANDES (CHAPELCO) y v.v.,
BUENOS AIRES - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.,
BUENOS AIRES - LA RIOJA y v.v.,
BUENOS AIRES - ESQUEL y v.v.,
BUENOS AIRES - TRELEW y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA y v.v.,
BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA y v.v.,
BUENOS AIRES - PARANÁ y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN LUIS y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN RAFAEL y v.v.,
BUENOS AIRES - ROSARIO y v.v.,
BUENOS AIRES - CORRIENTES y v.v.,
BUENOS AIRES - MALARGÜE y v.v.,
BUENOS AIRES - VIEDMA y v.v.,
BUENOS AIRES - SANTA ROSA y v.v.,
CÓRDOBA - MENDOZA y v.v.,
CÓRDOBA - SALTA y v.v.,
CÓRDOBA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
CÓRDOBA - EL CALAFATE y v.v.,
CÓRDOBA - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
CÓRDOBA - NEUQUÉN 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 BOLI 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 BAHIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y
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)
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.,

A.N.A.C.
FOLIO
N° 268

LLAMADO A AUDIENCIA PÚBLICA

LLAMADO A AUDIENCIA PÚBLICA

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

NOTA A.N.A.C. N° 626

REF.: EXP-ANC:0044567/2016

BUENOS AIRES, 01 DIC. 2016

EDICTO

En cumplimiento de lo determinado por los Artículos 102, 108 y 128 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico) y de lo ordenado por el Decreto N° 1172/2003 y por la Resolución N° 485/2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, se realizará la AUDIENCIA PÚBLICA N° 218 el día martes 27 de diciembre de 2016, a partir de las 9:00 horas, en el Microcine del MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS, sito en Avenida Hipólito Yrigoyen N° 250, 5° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, a fin de tratar las siguientes solicitudes:

A.N.A.C. FOLIO N° 369

PEDIDO I: EXP-ANC:0033994/2016 por el que ALAS DEL SUR S.A. solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo utilizando aeronaves de gran porte.

PEDIDO II: EXP-ANC:0033991/2016 por el que ALAS DEL SUR S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

1) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO y v.v.,

2) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - TRELEW - PUERTO MADRYN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - NEUQUÉN - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,

3) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - VILLA GESELL - MAR DEL PLATA - BAHÍA BLANCA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,

4) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - NEUQUÉN - SAN MARTÍN DE LOS ANDES - ESQUEL y v.v.,

5) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - RÍO CUARTO - SAN LUIS - MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,

6) CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE y v.v.,

7) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - MENDOZA - SAN RAFAEL - SAN JUAN - LA RIOJA - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.,

8) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - SANTA ROSA - VIEDMA y v.v.,

9) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - SANTA FE - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,

10) SALTA - PUERTO IGUAZÚ - EL CALAFATE - SAN CARLOS DE BARILOCHE - CÓRDOBA y v.v.,

11) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - CORRIENTES - RESISTENCIA - FORMOSA y v.v.,

12) SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SAN JUAN - MENDOZA - CÓRDOBA - NEUQUÉN - PERITO MORENO y v.v.,

13) CÓRDOBA - SALTA - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

14) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,

A.N.A.C. FOLIO N° 230

15) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,

16) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,

17) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

18) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,

19) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,

20) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - LOS ÁNGELES (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - SHANGAI (REPÚBLICA POPULAR CHINA) y v.v.,

21) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BARCELONA (REINO DE ESPAÑA) - ROMA (REPÚBLICA ITALIANA) y v.v.,

PEDIDO III: EXP-ANC:0034721/2016 por el que AMERICAN JET S.A. solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, sin limitación de equipo.

PEDIDO IV: EXP-ANC:0034722/2016 por el que AMERICAN JET S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, en las rutas que a continuación se detallan:

1) NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - EL CALAFATE - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,

2) NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA - ISLAS MALVINAS y v.v.,

3) NEUQUÉN - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,

4) NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - PUNTA ARENAS (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,

5) NEUQUÉN - MALARGÜE - MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - TARIJA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

6) NEUQUÉN - CÓRDOBA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

7) NEUQUÉN - CÓRDOBA - RESISTENCIA - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.,

8) NEUQUÉN - ROSARIO - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,

A.N.A.C. FOLIO Nº 271

9) NEUQUÉN - ROSARIO - BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,

10) NEUQUÉN - BAHÍA BLANCA - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES y v.v.,

11) NEUQUÉN - CÓRDOBA - ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,

12) NEUQUÉN - SANTA ROSA - BUENOS AIRES y v.v.,

13) NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,

PEDIDO V: EXP-ANC:0033494/2016 por el que ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - ROSARIO - RESISTENCIA - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,

2) BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTIAGO DEL ESTERO - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,

3) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,

4) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,

5) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,

6) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,

7) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.

PEDIDO VI: EXP-ANC:0043567/2016 por el que AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES,

2) BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES,

3) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,

4) BUENOS AIRES - VIEDMA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,

5) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES,

6) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,

7) BUENOS AIRES - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES,

A.N.A.C.
FOLIO
N° 272

8) BUENOS AIRES - SAN LUIS - RÍO CUARTO - BUENOS AIRES,

9) BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES,

10) BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES,

11) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PASO DE LOS LIBRES - BUENOS AIRES,

12) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PARANÁ - BUENOS AIRES,

13) BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BUENOS AIRES,

14) BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES,

15) BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES,

16) BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES.

PEDIDO VII EXP-ANC:0043368/2016 por el que 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 rutas que a continuación se detallan:

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.,

A.N.A.C.
FOLIO
N° 273

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.,

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 224

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.,

A.N.A.C.
FOLIO
N° 275

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.,

A.N.A.C.
FOLIO
N° 276

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 EL PALOMAR.

Para poder participar en la Audiencia Pública es necesario, de acuerdo a las normas vigentes, inscribirse en el Registro de Participantes habilitado al efecto en la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL - A.N.A.C., sita en la calle Azopardo N° 1405, 6° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, entre los días 12 y 23 de diciembre de 2016 en el horario de 10 hs. a 15 hs. Asimismo, se podrá tomar vista de los expedientes antes citados.

Los pedidos que no han completado la documentación y requisitos pertinentes a la fecha: serán incluidos en un próximo llamado a Audiencia Pública para el mes de marzo de 2017 en fecha a designar.

Publíquese por DOS (2) días en el Boletín Oficial.

Ing. JUAN PEDRO IRIGOIN, Administrador Nacional de Aviación Civil.

CUDAP: TRI-ANC:0010896/2016

Organismo: ANAC

A.N.A.C. FOLIO Nº 277

Datos de registración
Fecha y hora: 05-Dic-2016 16:41:43
Área: ADEXSERA@anac - Dir.Explot.Serv. Aerocom.

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AEROLINEAS ARGENTINAS S.A.

Responsable local
ADEXSERA@anac - Dir.Explot.Serv. Aerocom.

Desde
05-Dic-2016 16:41:43

Título: SOLICITA VISTA

Texto

SOLICITA VISTA

Fecha de impresión: 05-Dic-2016 16:41:43

CUDAP : TRI-ANC:0010896/2016

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 278

SOLICITA VISTA. AUTORIZA.

5 de diciembre de 2016

ADMINISTRACION NACIONAL
DE AVIACION CIVIL
- 5 DIC 2016
TRI. Nº

Señor Administrador de la
Administración Nacional de Aviación Civil
Ing. Juan Pedro Irigoin
S / D

Ref.: NOTA A.N.A.C. N° 626/2016
EXP-ANC:0043567/2016

De mi mayor consideración:

Marina Ávila Montequín, en mi carácter de apoderada de Aerolíneas Argentinas S.A. (en adelante, "ARSA") y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. (en adelante, "AUSA"), constituyendo domicilio en Av. Rafael Obligado s/n, Terminal 4, 6° Piso, Aeroparque Jorge Newbery, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ante el Señor Director me presento y respetuosamente digo:

1. Que conforme acredito con el poder que acompaño para su agregación de estos obrados, poseo facultades suficientes para comparecer ante Señor Administrador.

2. Que vengo a solicitar vista integral y copias del expediente N° EXP-ANC: 0043567/2016 a través del cual la empresa Avian Líneas Aéreas S.A. solicitó el otorgamiento de concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, y de toda otra actuación relacionada, por el término de diez (10) días hábiles administrativos, otorgándose fotocopias de las piezas que mi parte considere oportunamente pertinentes.

3. Esta solicitud se efectúa en los términos de los artículos 1, inciso e), apartado 4 de la Ley 19.549; 38 y 76 del Decreto N° 1759/72, a los efectos de contar con la información y/o documentación necesaria para la participación de ARSA y AUSA en la audiencia pública que se celebrará para el tratamiento de la solicitud referida en los términos y de acuerdo a los plazos dispuestos por la Resolución N° 485-E/2016 del Ministerio de Transporte.

4. A fin de tomar la vista solicitada y obtener las fotocopias mencionadas, autorizo a las Dras. Marcela Echegoyen, Silvina Aguirre, Florencia Macchi, Guillermina Tajan y Mariel Nicolosi, a la Srta. Marina Sabatier y al Sr. Pal Asseff a presentarse en mi nombre y retirar las copias de las actuaciones administrativas cuya vista es requerida.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente.

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

CECBA - LEY404 GCBA
LEGALIZACION
121022 531940
22/10/2012 14:18:04

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

ESCRIBANO
Carlos A. Marcovecchio
REG. 725 MAR. 2934

N 015589495

FOLIO
Nº 279

PRIMERA COPIA. PODER PARA ASUNTOS JUDICIALES Y ADMINISTRATIVOS: AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. a favor de MARINA CONCEPCION AVILA MONTEQUIN. ESCRITURA NUMERO CIENTO OCHENTA Y TRES. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a quince de octubre de dos mil doce, ante mi Escribano Autorizante COMPARECE: **Mariano RECALDE**, argentino soltero, con Documento Nacional de Identidad 22.675.554, mayor de edad, domiciliado en Bouchard 547, piso 9, de esta Ciudad, de mi conocimiento doy fe. Concurre en su carácter de Presidente de **AEROLINEAS ARGENTINAS S.A.,** con domicilio en Bouchard 547, piso 9, de esta Ciudad; existencia y personería que acredita con: 1) Escritura de Constitución Social N° 240 pasada con fecha 22 de octubre de 1990 al Folio 872, por ante el Escribano General de Gobierno de la Nación Natalio P. Etchegaray, inscripta en la Inspección General de Justicia con fecha 26 de octubre de 1990 bajo el número 7922 del Libro 108 Tomo A de S.A. 2) Escritura de Reforma de la Cláusula Cuadragésimo Segunda de los Estatutos Sociales N° 964 pasada con fecha 14 de diciembre de 1990 al Folio 2603 del Registro 312 de esta Ciudad, por ante el escribano Alfredo Rueda, inscripta en el Registro Público de Comercio el 20 de febrero de 1990 bajo el número 9565 del Libro 108 Tomo A de S.A. 3) Escritura de Aumento de Capital N° 311 pasada con fecha 7 de agosto de 1991 al Folio 1091 del registro 537 de esta Ciudad, por ante el Escribano Ignacio Allende, inscripta en segunda copia en la Inspección general de Justicia el 23 de agosto de 1991 bajo el número 6296 del Libro 109 Tomo A de S.A.. 4) Escritura rectificatoria N° 414 pasada con fecha 30 de septiembre de 1991 al Folio 1477 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 10 de octubre de 1991 bajo el número 8314 del Libro 110 Tomo A de S.A.. 5) Escritura de Aumento de Capital otorgada por escritura

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

589 del 23 de noviembre de 1992 pasada al Folio 2115 del registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 25 de noviembre de 1992 bajo el número 11445 del Libro 112 Tomo A de S.A. 6) Escritura de Aumento de Capital y Reforma de Estatutos Sociales N° 664 pasada con fecha 30 de diciembre de 1992 al Folio 2115 del registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 8 de enero de 1993 bajo el número 175 del Libro 112 Tomo A de S. A. 7) Escritura de Reforma de Estatutos N° 242 pasada con fecha 14 de mayo de 1993 al Folio 984 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 10 de junio de 1993 bajo el número 4983 del Libro 113 Tomo A de S.A. 8) Escritura de Aumento de Capital y Reforma de Estatutos Sociales N° 360 pasada con fecha 19 de julio de 1993 al Folio 1550 del Registro 537 de esta Ciudad, ante el Escribano Ignacio Allende, inscripta en la Inspección General de Justicia el 23 de diciembre de 1993 bajo el número 13227 del Libro 114 Tomo A de S.A., 9) Escritura de Reforma de Estatutos Sociales N° 709 pasada con fecha 28 de diciembre de 1993 al Folio 3019 del Registro 537 de esta Ciudad, por ante el escribano Carlos Allende, inscripta en la Inspección General de Justicia el 10 de enero de 1994 bajo el número 295 del Libro 114 Tomo A de S.A. 10) Escritura de Aumento de Capital y Reforma Estatutaria N° 307 pasada con fecha 11 de mayo de 1994 al Folio 1168 del Registro 537 de esta Ciudad , inscripta en la Inspección General de Justicia el 5 de septiembre de 1994 bajo el número 8895 del Libro 115 Tomo A de S.A. 11) Escritura de Reforma de Estatutos Sociales N° 648 pasada con fecha 28 de septiembre de 1994 al Folio 2782 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 3 de octubre de 1994 bajo el número 10115 del Libro 115 Tomo A de S.A. 12) Escritura de Reducción de Capital Social y Reforma de Estatutos Sociales N° 779 pasada con fecha 18 de noviembre de 1994 al Folio 3377

del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 23 de noviembre de 1994 bajo el número 12.137 del Libro 116 Tomo A de S.A. 13) Escritura de Reducción de Capital y Reforma Estatutaria N° 586, pasada con fecha 14 de julio de 1997 al Folio 2173 del registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 16 de octubre de 1997 bajo el número 11955 del Libro 122 Tomo A de S.A. 14) Escritura de Aumento de Capital otorgado por escritura N° 1058 del 11 de diciembre de 1997 al Folio 4140 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 23 de noviembre de 1994 bajo el número 12137 del Libro 116 Tomo A de S.A. 15) Escritura de Reforma Estatutaria y Reordenamiento de Estatutos Sociales N° 159 pasada con fecha 22 de marzo de 1999 al Folio 673 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 6 de abril de 1999 bajo el número 4671 del Libro 4 Tomo A de S.A. 16) Escritura de Reducción de Capital N° 408 del 30 de junio de 1998 al Folio 1504 del registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 17 de marzo de 1999 bajo el número 3746 del Libro 4 Tomo de S. A. 17) Reforma y Reordenamiento de Estatutos otorgada por escritura 741 del 11 de octubre de 2000 al Folio 2507 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 19 de diciembre de 2000 bajo el número 18817 del Libro 13 Tomo de S.A. 18) Escritura de Aumento de Capital y Reforma Estatutaria N° 223 del 23 de marzo de 2001 al Folio 808 del registro 537 de esta Ciudad y su complementaria de Aumento de Capital y Reforma Estatutaria N° 233 del 27 de marzo de 2001 al Folio 873 del citado Registro, inscriptas en la Inspección General de Justicia el 7 de junio de 2002 bajo el número 5605 del Libro 17 Tomo de S.A. 19) Reducción de Capital y Reforma Estatutaria otorgada por escritura N° 869 del 5 de julio de 2002 al Folio 803 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Ins-

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

pección General de Justicia el 20 de agosto de 2004 bajo el número 10.247 del Libro 25 Tomo de S.A. 20) Aumento de Capital otorgado por escritura 93 del 19 de marzo de 2004 pasada ante el Registro 1602 de esta Ciudad al Folio 185 y su complementaria número 94 del 19 de marzo de 2004 pasada al Folio 198 del citado Registro, inscriptas en la Inspección General de Justicia el 21 de octubre de 2004 bajo el número 13.178 del Libro 26 Tomo de S.A. 21) Aumento y Reducción de Capital con Reforma de Estatutaria otorgada por escritura 76 del 8 de febrero de 2006 al Folio 166 del Registro 1671 de esta Ciudad ante la Escribana Maria Bulubasich, inscripta en la Inspección General de Justicia el 21 de noviembre de 2007 bajo el número 19.593 del Libro 37 Tomo de S.A. 22) Escritura de Reforma de Estatuto número 631 del 27 de diciembre de 2006 al Folio 1265 del Registro 1602 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 21 de noviembre de 2007 bajo el número 19.595 del Libro 37 Tomo de S.A. 23) Escritura de Reforma de Estatuto número 632 del 27 de diciembre de 2006 al Folio 1273 por ante la Escribana de esta Ciudad Maria Bulubasich Titular del Registro 1671, inscripta en la Inspección General de Justicia el 21 de noviembre de 2007 bajo el número 19.596 del Libro 37 Tomo de S.A. 24) Acta de Asamblea de elección de autoridades del 13 de julio de 2009 y de Directorio del 16 de julio de 2009 de distribución de cargos. La documentación relacionada precedentemente en sus originales tengo a la vista y en fotocopia autenticada obra agregada al Folio 186, Protocolo Año 2009 de este mismo Registro. 26) Acta de Directorio del 21 de septiembre de 2010 de redistribución de cargos, que tengo a la vista y en fotocopia autenticada obra agregada al Folio 416, Protocolo Año 2010 de este mismo Registro. 27) Acta de Directorio de fecha 9 de agosto de 2012 que autoriza el presente acto, que tengo a la vista y en fotocopia autenticada de sus partes pertinentes obra agregada al Folio 456, Protocolo Corriente.

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL

LEY 404

ESCRIBANO
Carlos A. Marcovecchio
REG. 725 MAT. 2934

N 015589497

FOLIO 281

Y el otorgante en el carácter invocado DICE: Que otorga **PODER PARA ASUNTOS JUDICIALES Y ADMINISTRATIVOS a favor de la Doctora Marina Concepción AVILA MONTEQUIN, (DNI 28.165.518),** para que en nombre y representación de Aerolíneas Argentinas SA. actuando en la República Argentina y en cualquier lugar del exterior del país, la representen en todos los asuntos judiciales, extrajudiciales y administrativos de cualquier naturaleza que al presente tenga pendiente y los que se presenten en el futuro, como actora, demandada, tercerista o interesada en cualquier lugar de la República o del exterior del País, presentándose ante los Jueces y Tribunales Federales, Civiles, Comerciales, del Trabajo, Criminales, Correccionales y de cualquier otro fuero, Tribunal Municipal de Faltas, Estado Nacional y Estados Provinciales, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Secretarías, Subsecretarías, Direcciones Generales, Direccionales Nacionales y cualquier otra oficina pública Nacional, Municipal o Provincial, entes autónomos, autárquicos y ante todo tipo de entidades y personas fisicas o jurídicas, públicas o privadas. En ejercicio de su representación podrán presentar toda clase de escritos, escrituras y documentos, cobrar y percibir judicial o extrajudicialmente toda suma de dinero, valores o cosas que actualmente se le adeude a la mandante o en lo sucesivo se le adeudase, por cualquier causa, razón, título o procedencia, entablar y contestar demandas o reconvenciones, formular denuncias, querellas y acciones criminales, prorrogar y declinar jurisdicción, ofrecer y desistir pruebas, poner absolver posiciones, oponer y deducir excepciones, transar, exigir y prestar cauciones reales y juratorias o personales, producir y exigir informaciones, concurrir a audiencias de conciliación con las más amplias facultades, celebrar conciliaciones y transacciones. Asimismo los faculta para que soliciten desalojos y lanzamientos, embargos preventivos y definitivos, inhibiciones, dando las fianzas que fueren necesarias, apelen, re-

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

N 015589497

nuncien, desistan, tachen, acusen, recusen, digan de nulidad, simulación o fraude, concurran a juicios verbales que se decreten para cotejo de letras, reconocimiento de firmas y otros documentos, suscriban todas las actas necesarias, para que propongan y/o nombren a toda clase de peritos, tasadores, contadores, martilleros, calígrafos, escribanos y cuantos mas funcionarios fuesen precisos, soliciten la venta de los bienes de los deudores o fiadores, demanden toda clase de indemnizaciones compulsas de libros, asistan a asambleas y juntas de acreedores, pudiendo solicitar, denegar y admitir quitas, finiquitos y esperas y toda forma de pago; soliciten declaraciones de quiebras, desempeñen y renuncien a cualquier cargo que se le confiera a la mandante, perciban, otorgando y firmando recibos y cartas de pago, pidan el secuestro de mercaderías y otros efectos, interpongan toda clase de recursos, incluso los de inconstitucionalidad e inaplicabilidad de ley, firmen toda clase de escrituras públicas o documentos privados que sean inherentes a las facultades conferidas en este mandato, el cual podrán sustituir total o parcialmente. Se deja constancia que las facultades enumeradas precedentemente son a título meramente enunciativo, no limitativas de otras facultades implícitas, por cuyo motivo la mandataria queda autorizada para realizar todos los actos y diligencias necesarias que directa o indirectamente se relacionen con este mandato, ya sea ello en razón de las leyes actuales y sus reformas o por las leyes y decretos que en el futuro se dictaren. Sin más nada que agregar leo al compareciente, quien se ratifica de su contenido y firma por ante mi, doy fe. **Mariano RECALDE.** Está mi Sello. **Carlos Augusto MARCOVECCHIO. CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mí al **Folio 462** del **Registro Notarial 725** a mi cargo, para **LA APODERADA** expido la presente **PRIMERA COPIA** en cuatro Sellos de Actuación Notarial números N015589495, N015589496, N015589497 y N015589498, que firmo y sello en el lugar y fecha de

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL · REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL

LEY 404

N 015589498

su otorgamiento

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 282

ESCRIBANO
Carlos A. Marcovecchio
REG. 725 MAT. 2934

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 283

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

LEGALIZACION
LEY 404

L 011075392

EL COLEGIO DE ESCRIBANOS de la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, en virtud de las facultades que le confiere la ley orgánica vigente, LEGALIZA la firma y sello del escribano CARLOS AUGUSTO MARCOVECCHIO obrantes en el documento anexo, presentado en el día de la fecha bajo el Nº 121022531940/A La presente legalización no juzga sobre el contenido y forma del documento.

Buenos Aires, Lunes 22 de Octubre de 2012

COLEGIO DE ESCRIBANOS
LEGALIZACION
CIUDAD DE BUENOS AIRES

ESC. ELISABETH DELIA MANTELLI
COLEGIO DE ESCRIBANOS
LEGALIZADORA

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

ESCRIBANO
Carlos A. Marcovecchio
REG. 725 MAT. 2934

N 015589502

FOLIO 284

CECBA - LEY404 GCBA
LEGALIZACION
121022 531939

14 18 04
22/10/2012

PRIMERA COPIA. PODER PARA ASUNTOS JUDICIALES Y ADMINISTRATIVOS: AUSTRAL LINEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A. a favor de Marina CONCEPCION/ AVILA MONTEQUIN. ESCRITURA NUMERO CIENTO OCHENTA Y OCHO. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a quince de octubre de dos mil doce, ante mi Escribano Autorizante COMPARECE: **Mariano RECALDE**, argentino soltero, con Documento Nacional de Identidad 22.675.554, mayor de edad, domiciliado en Bouchard 547, piso 9, de esta Ciudad, de mi conocimiento, doy fe, así como que concurre en su carácter de Presidente de **AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A.**, con domicilio en Bouchard 547, piso 9, de esta Ciudad; existencia y personería que acredita con la siguiente documentación: 1) Escritura de Constitución Social de fecha 27 de abril de 1987, pasada ante el Escribano de esta Ciudad Alvaro Gutierrez Zaldivar al Folio 549 del Registro 374 a su cargo, inscripta en la Inspección General de Justicia conjuntamente con sus complementarias 252 y 301 de fecha 15 de mayo y 11 de junio de 1987, otorgadas ante el mencionado Escribano Alvaro Gutierrez Zaldivar, bajo el número 5218 del Libro 104, Tomo A de S.A. 2) Escritura de Aumento de Capital Social y Reforma Estatutaria número 604 pasada al Folio 1629 del Registro de esta Ciudad 374, inscripta en la Inspección General de Justicia conjuntamente con la escritura complementaria número 690 del 29 de diciembre de 1980, pasada al Folio 1832 del citado Registro, el 21 de abril de 1988 bajo el número 2237 del Libro 105, Tomo A de S.A. 3) Escritura de Aumento de Capital Social, Reforma Estatutaria y Reordenamiento de Estatuto número 1109 de fecha 29 de diciembre de 1992, pasada al Folio 3397 del Registro 312 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 6 de enero de 1993 bajo el número 124 del Libro 112 Tomo A de S.A. 4) Escritura de Aumento de Capital Social y Reforma Estatutaria número 592 de fecha

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

N 015589502

19 de julio de 1993, pasada al Folio 1709 de Registro 312 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 5 de agosto de 1993 bajo el número 7234 del Libro 113 Tomo A de S.A. 5) Escritura de Aumento de Capital Social número 7144 de fecha 23 de junio de 1994, pasada al Folio 3489 del Registro 312 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 6 de setiembre de 1994 bajo el número 8978 del Libro 115 Tomo A de S.A. 6) Escritura de Inscripción de autoridades número 903 del 30 de diciembre de 1984, pasada al Folio 3970 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 19 de enero de 1995 bajo el número 110 del Libro 15 Tomo de Nombramiento y Cesación de Administradores. 7) Escritura de inscripción de autoridades número 904 del 30 de diciembre de 1994, pasada al Folio 3972 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 19 de enero de 1995 bajo el número 111 del Libro 15 Tomo de Nombramiento y Cesación de Administradores. 8) Escritura de Cambio de Denominación de Cielos del Sur S.A. por su actual de Austral Líneas Aéreas -Cielos del Sur S.A., Aumento de Capital Social y Reforma Estatutaria del 5 de junio de 1995, pasada ante el Registro 537 de esta Ciudad a cargo del Escribano Ignacio Manuel Allende, inscripta en la Inspección General de Justicia el 29 de junio de 1995 bajo el número 5622 del Libro 17 Tomo A de S.A. 9) Escritura de Reforma Estatutaria número 376 del 10 de julio de 1995 pasada al Folio 1743 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 13 de julio de 1995 bajo el número 6156 del Libro 117 Tomo de S.A. 10) Escritura de Reordenamiento y Reforma Estatutaria número 105 del 30 de diciembre de 1997 pasada a Folio 4307 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 22 de enero de 1998 bajo el número 820 del Libro 123 Tomo A de S.A. 11) Escritura de Reforma y Reordenamiento de Estatuto número 927 del 22 e diciembre de 1998 pasada al Fo-

COLEGIO DE ESCRIBANOS • CIUDAD DE BUENOS AIRES • CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL LEY 404

ESCRIBANO Carlos V. Marcovecchio REG. 785 MAT. 4934

N 015589503

A.N.A.C. FOLIO Nº 285

lio 3559 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 15 de enero de 1999 bajo el número 795 del Libro 4 Tomo de S.A.. 12) Escritura rectificatoria e Reforma y Reordenamiento de Estatuto número 588 del 30 de agosto de 1999 pasada al Folio 2124 de Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 28 de setiembre e 1999 bajo el número 14532 del Libro 7 Tomo de S.A. 13) Escritura de Reforma y Reordenamiento de Estatuto número 742 del 11 de octubre de 2000 pasada al folio 2523 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta e la Inspección General de Justicia el 1 de noviembre de 2000 bajo el número 16403 del Libro 13 Tomo de S.A. 14) Escritura de Cambio de domicilio número 295 del 24 de abril de 2001 pasada al folio 1076 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta e la Inspección General de Justicia el 5 de noviembre de 2001 bajo el número 15148 Libro 16 Tomo de S.A. 15) escritura de Aumento de Capital Social número 350 del 7 de octubre de 2003 pasada al Folio 686 y su complementaria número 351 del 7 de octubre de 2003 pasada al Folio 691 y escritura número 470 del 26 de noviembre de 2003 pasada al Folio 910 todas del Registro 1671 de esta Ciudad, inscriptas en la Inspección General de Justicia el 30 de enero de 2004 bajo el número 1389 del Libro 24 Tomo de S.A. 16) Acta de Asamblea del 13 de julio de 2009 de elección de los integrantes del Directorio. 17) Acta de Directorio del 16 de julio de 2009 de distribución de cargos de los integrantes del Directorio. La documentación relacionada en sus originales tengo a la vista y en fotocopia autenticada obra agregada al Folio 314, Protocolo Año 2009 de este mismo Registro. 18) Acta de Directorio de fecha 24 de noviembre de 2010 de designación de nuevo Vicepresidente, que tengo a la vista y en fotocopia autenticada obra agregada al Folio 74, Protocolo Año 2010 de este mimo Registro; 19) Acta de Directorio de fecha 9 de agosto de 2012, que autoriza el presente acto, que tengo a la vista y en fotocopia autenticada de sus

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

N 015589503

partes pertinentes obra agregada al Folio 474, Protocolo Corriente. Y el otorgante en el carácter invocado y acreditado **DICE:** Que confiere **PODER PARA ASUNTOS JUDICIALES Y ADMINISTRATIVOS a favor de la Doctora Marina /CONCEPCION/ AVILA MONTEQUIN (DNI 28.165.518),** para que en nombre y representación de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. actuando en la República Argentina y en cualquier lugar del exterior del país, la represente en todos los asuntos judiciales, extrajudiciales y administrativos de cualquier naturaleza que al presente tenga pendiente y los que se presenten en el futuro, como actora, demandada, tercerista o interesada en cualquier lugar de la República o del exterior del País, presentándose ante los Jueces y Tribunales Federales, Civiles, Comerciales, del Trabajo, Criminales, Correccionales y de cualquier otro fuero, Tribunal Municipal de Faltas, Estado Nacional y Estados Provinciales, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Secretarías, Subsecretarías, Direcciones Generales, Direccionales Nacionales y cualquier otra oficina pública Nacional, Municipal o Provincial, entes autónomos, autárquicos y ante todo tipo de entidades y personas físicas o jurídicas, públicas o privadas. En ejercicio de su representación podrá presentar toda clase de escritos, escrituras y documentos, cobrar y percibir judicial o extrajudicialmente toda suma de dinero, valores o cosas que actualmente se le adeude a la mandante o en lo sucesivo se le adeudase, por cualquier causa, razón, título o procedencia, entablar y contestar demandas o reconvenciones, formular denuncias, querellas y acciones criminales, prorrogar y declinar jurisdicción, ofrecer y desistir pruebas, poner absolver posiciones, oponer y deducir excepciones, transar, exigir y prestar cauciones reales y juratorias o personales, producir y exigir informaciones, concurrir a audiencias de conciliación con las más amplias facultades, celebrar conciliaciones y transacciones. Asimismo se la faculta para que solicite desalojos y lanzamientos, embargos preventivos y definitivos, inhibiciones,

dando las fianzas que fueren necesarias, apele, renuncie, desista, tache, acuse, recuse, diga de nulidad, simulación o fraude, concurra a juicios verbales que se decreten para cotejo de letras, reconocimiento de firmas y otros documentos, suscriba todas las actas necesarias, para que proponga y/o nombre a toda clase de peritos, tasadores, contadores, martilleros, calígrafos, escribanos y cuantos más funcionarios fuesen precisos, solicite la venta de los bienes de los deudores o fiadores, demande toda clase de indemnizaciones compulsas de libros, asista a asambleas y juntas de acreedores, pudiendo solicitar, denegar y admitir quitas, finiquitos y esperas y toda forma de pago; solicite declaraciones de quiebras, desempeñe y renuncie a cualquier cargo que se le confiera a la mandante, perciba, otorgando y firmando recibos y cartas de pago, pida el secuestro de mercaderías y otros efectos, interponga toda clase de recursos, incluso los de inconstitucionalidad e inaplicabilidad de ley, firme toda clase de escrituras públicas o documentos privados que sean inherentes a las facultades conferidas en este mandato, el cual podrá sustituir total o parcialmente. Se deja constancia que las facultades enumeradas precedentemente son a título meramente enunciativo, no limitativas de otras facultades implícitas, por cuyo motivo la mandataria queda autorizada para realizar todos los actos y diligencias necesarias que directa o indirectamente se relacionen con este mandato, ya sea ello en razón de las leyes actuales y sus reformas o por las leyes y decretos que en el futuro se dictaren. **LEIDA** que le fue, se ratifica y firma ante mí, doy fe. **Mariano RECALDE.** Está mi Sello. **Carlos Augusto MARCOVECCHIO. CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mí al **Folio 477** del **Registro Notarial 725** a mi cargo, para **LA APODERADA** expido la presente **PRIMERA COPIA** en tres Sellos de Actuación Notarial números N015589502, N015589503 y el presente, que firmo y sello en el lugar y fecha de su otorgamiento. Entrelineas: Concepcion; Concepcion: vale

ESCRIBANO
Carlos A. Marcovecchio
REG. 725 MAT. 2934

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

LEGALIZACION
LEY 404

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 287

L. 011075391

EL COLEGIO DE ESCRIBANOS de la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, en virtud de las facultades que le confiere la ley orgánica vigente, LEGALIZA la firma y sello del escribano CARLOS AUGUSTO MARCOVECCHIO obrantes en el documento anexo, presentado en el día de la fecha bajo el Nº 121022531939/9 La presente legalización no juzga sobre el contenido y forma del documento.

Buenos Aires, Lunes 22 de Octubre de 2012

ESC. ELISABETH DELIA MANTELLI
COLEGIO DE ESCRIBANOS
LEGALIZADORA

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

Buenos Aires, 5 de diciembre de 2016.
En el día de la fecha tomé vista del expediente sin sacar fotocopias, las fue[ron] retiradas el 7/12/16

Mónica Ávila
Montequín

Buenos Aires 7 de diciembre de 2016
En el día de la fecha retiro copia íntegra del Expte Nº 43567/2016.

Pol Aruf

Buenos Aires 13/12/2016. En el día de la fecha toma de vista de los expedientes Nº 43567

Tosano Dana.

Buenos Aires 15/12/2016. En el día de la fecha tomé vista del expediente conste. [illegible]

Agostino Gastón
35380[illegible]

Expte 0093T67/2016.

En 16 de diciembre de 2016 tomó vista

Luis D Rizzi

FOLIO Nº 288

En 19/12/16 tomo vista de las presentes actuaciones

IVANA PACCIOLI
A. SET.

En el día de la fecha tomamos vista del Expte sin sacar fotocopias que serán retiradas el jueves 22/12/2016.

Bs. As. 20/12/2016

LUIS P. CERIANI

GUSTAVO LIPOVICH

EN EL DIA DE LA FECHA TOMO VISTA DEL EXPEDIENTE SIN SACAR FOTOCOPIAS, QUE SERAN ENTREGADAS EL 21/12/2016

Bs As 20/12/2016

ESTEBAN MOLINA.

A.N.A.C. FOLIO 289

CUDAP: TRI-ANC:0011245/2016

Organismo: ANAC

Datos de registración
Fecha y hora: 20-Dic-2016 11:54:41
Área: ADEXSERA@anac - Dir.Explot.Serv. Aerocom.

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIA LINEAS AEREAS S.A.

Responsable local	Desde
ADNAERAI@anac - Dir.NormasAero.Acuerdos Internaccionales	20-Dic-2016 11:54:41

Título: ADJUNTA DOCUMENTACION

Texto

ADJUNTA DOCUMENTACION

Fecha de impresión: 20-Dic-2016 11:54:41

CUDAP : TRI-ANC:0011245/2016

A.N.A.C. FOLIO 290

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
19 DIC 2016
TRI. Nº

ACOMPAÑA.

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL

Ref: Expte. Nº 43567/2016.

Melisa Sinigaglia, apoderada de **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.**, con domicilio constituido en Av. Corrientes 345 piso 3º C.A.B.A., respetuosamente digo:

Que vengo por medio del presente a acompañar la siguiente documentación debidamente certificada por escribano público:

i) Acta de Directorio con ultima distribución de cargos vigente inscripta en la Inspección General de Justicia ; y

ii) Acta de Directorio con cambio de sede social inscripta en la Inspección General de Justicia.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

COLEGIO DE ESCRIBANOS

ACTUACION NOTARIAL

LEY 404

FOLIO 291

11/12

MARIA PAULA COKALLO

Mat. 5573

ESCRIBANA

N 019336206

FOLIO 727. PRIMERA COPIA. PROTOCOLO A. REORDENAMIENTO ESTATUTARIO de "MACAIR JET S.A.". ESCRITURA NÚMERO DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los diez días del mes de noviembre del año dos mil quince, ante mí, Escribano autorizante, comparece **Edgardo Próspero POYARD**, argentino, nacido el 01 de noviembre de 1923, con Documento Nacional de Identidad N° 4.453.338, casado, con domicilio especial en la Avda. del Libertador N° 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires; a quien identifico en los términos del inc. b) del art. 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, doy fe. **INTERVIENE**: En nombre, representación y en su carácter de Presidente, de **"MACAIR JET S.A."**, CUIT 30-66351285-0, con domicilio en la Avenida del Libertador N° 498, Piso 18, de esta Ciudad; acreditando la existencia de la misma y el cargo invocado con: **a)** Estatuto Social, otorgado por Escritura número 583, de fecha 18 de octubre de 1993, pasada al folio 1882 y su Reforma otorgada por escritura número 607, de fecha 2 de noviembre de 1993, pasada al folio 1975 ambas ante el Escribano de esta Ciudad, Jorge N. Ledesma, del Registro 189 de su adscripción, inscriptas conjuntamente ante la Inspección General de Justicia con fecha 16 de noviembre de 1993, bajo el número 11396, Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; **b)** Reforma de Estatuto otorgado por escritura número 139 de fecha 10 de mayo de 2006, pasada al folio 604, ante el Escribano de esta Ciudad Antonio J. Cinque, del Registro 1061 de su adscripción, inscripta ante la Inspección General de Justicia con fecha 12 de mayo de 2006, bajo el número 7181, Libro 31, Tomo de Sociedades por Acciones; **c)** Escritura N° 197 del 04 de junio de 2005, otorgada por ante mí al folio 546, Protocolo A, del Registro Notarial N° 1525 a mi cargo, por medio de la cual se aumentó el capital social y se reformó el estatuto; la que se inscribió en la Inspección General de Justicia el 23 de septiembre de 2008 bajo el número 19215 del libro 41, tomo – de Sociedades por Acciones, a la que me remito; **d)** Acta de Directorio del 23 de febrero de 2009, obrante al folio 52 del Libro de Actas de Directorio N° 2, ru-

N 019336206

bricado por la Inspección General de Justicia el 01 de junio de 2007 bajo el número 45595-07, por medio de la cual se modificó la sede social; la que se inscribió en la I.G.J. el 18 de mayo de 2009 bajo el número 8267, libro 44, tomo – de Sociedades por Acciones; **e)** Acta de Asamblea Ordinaria y Extraordinaria del 18 de febrero de 2015, obrante a fojas 79 del Libro de Actas de Asamblea N° 1, rubricado por la I.G.J. el 21 de abril de 1994 bajo el N° C 3794, por medio de la cual se designaron autoridades, y Acta de Directorio del 18 de febrero de 2015, obrante al folio 163 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, de distribución de cargos; las que se inscribieron conjuntamente ante el mencionado organismo el 07 de octubre de 2015 bajo el número 18875 del libro 76, tomo – de Sociedades por Acciones; y **f)** Acta de Directorio del 06 de noviembre de 2015, obrante a fojas 166 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, por medio la cual se autorizó el presente otorgamiento. Elementos que en original he tenido a la vista, de los que surgen facultades suficientes para este acto y cuya vigencia el compareciente asegura. La documentación relacionada en los puntos a) y b), en copia certificada se hallan agregados al folio 546 ambos del protocolo A del año 2008; y los mencionados en los puntos d) e) y f) en copia certificada agrego a la presente; de donde surgen facultades suficientes para el presente otorgamiento y cuya vigencia el compareciente asegura. Yen el carácter invocado y acreditado, **EXPONE**: Que con el propósito de reunir en un solo instrumento el articulado actualmente vigente de la Sociedad **"MACAIR JET S.A."**, incluyendo las reformas de estatuto que se han realizado a lo largo de la existencia de la misma y que fueran oportunamente aprobadas por la autoridad de contralor, es que por Acta de Directorio de fecha 06 de noviembre de 2015, obrante a fojas 166 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, se ha resuelto otorgar el **REORDENAMIENTO DE ESTATUTO**, el cual queda redactado de la siguiente manera: "**ARTÍCULO PRIMERO:** Bajo la denominación de "**MACAIR JET S.A.**" funciona una sociedad anónima que se rige por los presentes estatutos y disposiciones legales y reglamentarias que le son aplicables. Tiene su

COLEGIO DE ESCRIBANOS CIUDAD DE BUENOS AIRES
ACTUACION NOTARIAL
LEY 404
MARIA PAULA CORAZZA
Mat. 5933
ESCRIBANA
A.N.A.C. FOLIO 292
N 019336207

domicilio legal en la Ciudad de Buenos Aires, sin perjuicio de lo cual el Directorio podrá instalar agencias, sucursales, establecimientos o cualquier especie de representación dentro o fuera del país. **ARTICULO SEGUNDO**: El plazo de duración de la sociedad es de noventa y nueve años a contar desde su inscripción en el Registro Público de Comercio, es decir, el 16 de noviembre de 1993. Dicho plazo podrá ser prorrogado por la Asamblea General de Accionistas. **ARTÍCULO TERCERO**: La sociedad tiene por objeto dedicarse, a la actividad aereocomercial incluyendo la explotación del transporte aéreo nacional e internacional, regular y no regular de pasajeros, correo y carga y el trabajo aéreo en todas sus formas; la compraventa, leasing, alquiler o financiación de aeronaves, la locación de servicios u obra para la reparación y el mantenimiento de aeronaves; la formación y explotación de talleres y/o escuelas de vuelo de todo tipo: la representación, comisión o mandato de empresas fabricantes o vendedoras de aeronaves del país o del exterior; la fabricación, importación o exportación de aeronaves y/o partes por sí o por cuenta de terceros o asociada a terceros. Para el cumplimiento de su objeto, la Sociedad tendrá plena capacidad jurídica para realizar todo tipo de actos, contratos y/u operaciones que se relacionen directa o indirectamente con aquél. **ARTÍCULO CUARTO: CAPITAL SOCIAL**: El capital social es de $ 500.000 (PESOS QUINIENTOS MIL) representando por 500.000 acciones ordinarias nominativas, de valor nominal un peso cada una, con derecho a un voto por acción. El capital puede aumentarse al quíntuplo por asamblea ordinaria, mediante la emisión de acciones nominativas, pudiendo delegar en el Directorio la época de emisión, forma y modo de pago y dando estricto cumplimiento a las normas del Código Aeronáutico, Ley 17.285, y/o sus disposiciones reglamentarias. Las acciones nominativas que se emitan se sujetarán a lo prescripto en el inciso 4 del artículo 99 del Código Aeronáutico, ley 17.285. La mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de los votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República Argentina. Cualquiera fuese la causa legal que originara una transferencia en la titu-

laridad de las acciones, ya sea venta, fallecimiento, retiro, incapacidad, ausencia, etc., se podrá exigir la condición de nacionalidad argentina y domicilio en territorio de la República al cesionario, como así también al que por cualquier título la recibiera legalmente, a los efectos del estricto cumplimiento de las exigencias previstas en el artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. La transferencia de las acciones sólo podrá efectuarse con autorización del Directorio de conformidad con el inciso 4 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285, el cual comunicará a la autoridad aeronáutica, dentro de los ocho días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada. **ARTÍCULO QUINTO**: La dirección y administración de la sociedad estará a cargo de un directorio integrado por tres directores titulares, pudiendo la asamblea elegir igual o menor número de directores suplentes, los que se incorporarán al directorio por el orden de su designación. El término de su mandato es de un ejercicio. La asamblea fijará el número de directores así como su remuneración. El directorio sesionará con la mayoría absoluta de sus integrantes, y resuelve por mayoría de los presentes; en caso de empate, el Presidente desempatará votando nuevamente. En su primera reunión designará un Presidente y un Vicepresidente que suplirá al primero en su ausencia o impedimento. La garantía de los directores titulares a que se refiere el artículo 256, párrafo segundo, de la Ley 19.550, cuyo monto no podrá ser inferior a la suma de PESOS DIEZ MIL ($10.000.-) o su equivalente, por cada uno, deberá consistir en bonos, títulos Públicos o sumas de moneda nacional o extranjera depositados en entidades financieras o cajas de valores, a la orden de la Sociedad; o en fianzas o avales bancarios o seguros de caución o de responsabilidad civil a favor de la misma, o cualquier otra modalidad que dispusieran los organismos de control. El control y dirección de la sociedad debe estar en manos de personas con domicilio real en la República Argentina. Asimismo el Presidente del Directorio, los Gerentes y por lo menos dos tercios de los Directores deberán ser argentinos con domicilio real en la República Argentina. Lo enunciado precedentemente se aplicará incluso en caso de fallecimiento, ausencia o retiro por cual-

quier causa de los integrantes de la administración de la Sociedad, conforme a lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. El directorio tiene amplias facultades de administración y disposición, incluso las que requieren poderes especiales a tenor del artículo 1881 del Código Civil y del artículo 9° del Decreto Ley 5965/63. Podrá especialmente operar en el país o en el exterior con toda clase de Bancos, Compañías financieras o entidades crediticias oficiales o privadas; dar y revocar poderes especiales y generales, judicial, de administración u otros, con o sin facultad de sustituir; iniciar, proseguir, contestar o desistir denuncias o querellas penales y realizar todo otro hecho o acto jurídico que haga adquirir derechos o contraer obligaciones a la sociedad. La representación legal de la sociedad corresponde al Presidente del directorio o al Vicepresidente en su caso. **ARTÍCULO SEXTO**: La fiscalización de la sociedad estará a cargo de un Síndico Titular anualmente elegido por la Asamblea de Accionistas, la que asimismo elegirá un Síndico Suplente. **ARTÍCULO SÉPTIMO**: Las asambleas pueden ser citadas simultáneamente en primera y segunda convocatoria en la forma establecida por el artículo 237 de la Ley 19.550, sin perjuicio de lo allí dispuesto para el caso de asamblea unánime, en cuyo caso se celebrará en segunda convocatoria el mismo día una hora después de fracasada la primera. En caso de convocatoria sucesiva se estará a lo dispuesto en el artículo 237 antes citado. El quórum y el régimen de mayorías se rigen por los artículos 243 y 1244 de la Ley 19.550, según las clases de asambleas, convocatoria y materia de que se traten. La asamblea extraordinaria en segunda convocatoria se celebrará cualquiera sea el número de acciones presentes con derecho a voto. **ARTÍCULO OCTAVO:** El ejercicio social cierra el día 31 de diciembre de cada año. Al cierre de cada ejercicio se confeccionarán los estados contables de acuerdo a las disposiciones legales reglamentarias y técnicas en vigencia. La Asamblea puede modificar la fecha de cierre del ejercicio, inscribiendo la resolución pertinente en el Registro Público de Comercio y comunicando a la Autoridad de Control adecuándose a las normas específicas del Código Aeronáutico, Ley 17.285, y/o a las que rigieran en la

materia. Toda la documentación contable deberá conformarse a las disposiciones generales, legales y reglamentarias en vigencia, ajustándose también a la que prescribe la reglamentación a la que se refiere en artículo 101 del Código Aeronáutico, Ley 17.285 en cuanto a requisitos contables, duración de los ejercicios financieros y forma de presentación. Se llevará además de los exigidos por las leyes vigentes, los libros y registros auxiliares que determine la Autoridad Aeronáutica. Las ganancias realizadas y liquidas se destinarán: 1) el cinco por ciento (5%) hasta alcanzar el veinte por ciento (20%) del capital social al fondo de reserva legal; 2) a remuneración del Directorio y la Sindicatura. 3) El saldo tendrá el destino que decida la asamblea. **ARTÍCULO NOVENO**: Producida la disolución de la sociedad, su liquidación estará a cargo del directorio actuante en ese momento o de una comisión liquidadora que podrá designar la asamblea, procediéndose en ambos casos bajo la vigilancia del Síndico. Cancelado el pasivo y reembolsado el capital, el remanente se distribuirá entre los accionistas a prorrata de sus respectivas integraciones". Y continúa diciendo el compareciente, que la sociedad **"MACAIR JET S.A."**, tiene: **a)** su **SEDE SOCIAL** en la Avenida del Libertador N° 498, Piso 18, de esta Ciudad, conforme surge del Acta de Directorio del 23 de febrero de 2009, obrante al folio 52 del Libro de Actas de Directorio N° 2, ya relacionado, la que se inscribió en la I.G.I. el 18 de mayo de 2009 bajo el número 8267, libro 44, tomo – de Sociedades por Acciones; **b)** que **EL DIRECTORIO** se encuentra integrado por: Presidente: Edgardo Próspero POYARD, Vicepresidente: Carlos Benjamín COLUNGA y Director Titular: Ezequiel VIEJOBUENO, todos designados por Acta de Asamblea Ordinaria y Extraordinaria del 18 de febrero de 2015, obrante a fojas 79 del Libro de Actas de Asamblea N° 1, con los datos ya relacionados y Acta de Directorio del 18 de febrero de 2015, obrante al folio 163 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, de distribución de cargos; las que se inscribieron conjuntamente ante el mencionado organismo el 07 de octubre de 2015 bajo el número 18875 del libro 76, tomo – de Sociedades por Acciones; y **c) OTORGA PODER ESPECIAL** a favor del Escri-

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL · REPÚBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

FOLIO Nº 294

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

N 019336209

bano **Juan Carlos NARDELLO MIRA,** Matrícula 3858 y/o **María Paula CORALLO**, con D.N.I. 32.919.960, y/o **Maite NARDELLI MIRA**, con D.N.I. 37.608.393, y/o **Franco Javier BRICCHI**, con DNI Nº 36.396.806; para que actuando en forma conjunta, separada, alternada o indistintamente cualesquiera de ellos, puedan intervenir en los trámites inherentes a la conformidad administrativa, aceptar o proponer modificaciones a la presente para realizar la inscripción en la Inspección General de Justicia; firmar todo documento público o privado, inclusive escrituras complementarias, ampliatorias, modificatorias, y/o rectificatorias. **LEO** a la requirente que firma de conformidad por ante mí, doy fe. **Edgardo Próspero POYARD.** Hay un sello. Ante mí. **Juan Carlos Nardelli Mira**. **CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mi al folio 727, Protocolo A del Registro Notarial 1525 de esta Ciudad, a mi cargo, doy fe. Para **LA SOCIEDAD** expido esta **PRIMERA COPIA** en cuatro sellos de Actuación Notarial enumerados correlativamente desde el N 19336206 al presente que sello y firmo en el lugar y fecha de su otorgamiento.

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Inspección General de Justicia

2015 - Año del Bicentenario Del Congreso de los Pueblos Libres

Número Correlativo I.G.J.: 1581156 **CUIT:**

SOC. ANONIMA

Razón Social :
MACAIR JET

(antes):

Número de Trámite: 7483183

C.Trám. Descripción
00595 TEXTO ORDENADO

Escritura/s 275

y/o instrumentos privados:

Inscripto en este Registro bajo el numero: 23218
del libro: 77 , tomo: -
de: SOCIEDADES POR ACCIONES

C.C.: 1

Buenos Aires, 10 de Diciembre de 2015

DIEGO EDUARDO OJEDA
COORDINADOR
DEPARTAMENTO REGISTRAL
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

0697043

IGJ

Testimonio

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

ACTA DE ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 30 días del mes de Mayo de 2016, se constituye en la sede social la Asamblea General Extraordinaria de **Macair Jet S.A.** (la ***"Sociedad"***), con la presencia de dos Accionistas tenedores del 100% del capital social y de los votos, debidamente representados, los cuales se registran en el folio N° 39 del Libro de Deposito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas N°1. Siendo las 13:00 horas, se abre el acto bajo la presidencia del Sr. Edgardo Prospero Poyard y la presencia de los Sres. Directores y miembros de la Comisión Fiscalizadora abajo firmantes, a fin de considerar el siguiente Orden del Día: **"1°) Designación de dos Accionistas para aprobar y firmar el Acta de Asamblea General Extraordinaria de Accionistas; 2°) Reforma del Artículo Primero del Estatuto Social; 3°) Reforma del Artículo Quinto del Estatuto Social; 4°) Reforma del Artículo Sexto del Estatuto Social; 5°) Conferir las autorizaciones necesarias para proceder a la instrumentación e inscripción ante la Inspección General de Justicia de lo resuelto en los puntos precedentes".** Acto seguido, se pone a consideración el primer punto del Orden del Día: **"1°) Designación de dos Accionistas para firmar el Acta de Asamblea"**, resolviéndose por unanimidad que los representantes de ambos Accionistas suscriban el acta de la presente Asamblea General Extraordinaria de Accionistas. Acto seguido, se pone a consideración el segundo punto del Orden del Día: **"2°) Reforma del Artículo Primero del Estatuto Social":** Toma la palabra el representante del accionista Sideco Americana S.A. quien propone cambiar la denominación actual de la Sociedad por la de "AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.". Luego de un breve intercambio de opiniones, los accionistas por unanimidad aprobaron la moción propuesta, y resolvieron modificar el Artículo Primero del Estatuto Social de la Sociedad, el que quedó redactado de la siguiente forma: *"ARTICULO PRIMERO: Bajo la denominación de "AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.", continuadora de MACAIR JET S.A., funciona una sociedad anónima que se rige por los presentes estatutos y disposiciones legales y reglamentarias que le son aplicables. Tiene su domicilio legal en la Ciudad de Buenos Aires, sin perjuicio de la cual el Directorio podrá instalar agencias, sucursales, establecimientos o cualquier especie de representación dentro o fuera del país".* A continuación, se trató el tercer y último punto de la Orden del Día: **"3°) Reforma del Artículo Quinto del Estatuto Social":** Manifiesta el Sr. Presidente, que resulta necesario modificar el número de integrantes titulares del Directorio, proponiendo fijarlo en un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) miembros titulares. Asimismo, manifiesta que resulta necesario adaptar el texto del Artículo a la normativa vigente. Luego de una breve deliberación, se resuelve por unanimidad, reformar el Artículo Quinto del Estatuto Social, el que quedará redactado de la siguiente forma: "*ARTICULO QUINTO: La*

dirección y administración de la sociedad estará a cargo de un directorio integrado entre un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) Directores Titulares, pudiendo la Asamblea elegir igual o menor número de suplentes a fin de llenar las vacantes que se produjeran, los que se incorporarán al Directorio por el orden de su designación. El término de su mandato es de un ejercicio. La asamblea fijará en número de directores así como su remuneración. El directorio sesionará con la mayoría absoluta de sus integrantes, y resuelve por mayoría de los presentes; en caso de empate, el Presidente desempatará votando nuevamente. En su primera reunión designara un Presidente y un Vicepresidente que suplirá al primero en su ausencia o impedimento. Los Directores Titulares, individualmente, en resguardo del cumplimiento de sus funciones, deberán constituir una garantía por un monto no inferior a la suma que establezcan las normas y disposiciones legales vigentes. Dicha garantía deberá constituirse en las condiciones, plazos y formas previstas por el ordenamiento legal y reglamentario aplicable. Cada Director deberá soportar el costo que demande dicha garantía. El control y dirección de la sociedad debe estar en manos de personas con domicilio real en la República Argentina. Asimismo, el Presidente del Directorio, los Gerentes y por lo menos dos tercios de los Directores deberán ser argentinos con domicilio real en la República Argentina. Lo enunciado precedentemente se aplicará incluso en caso de fallecimiento, ausencia o retiro por cualquier causa de los integrantes de la administración de la Sociedad, conforme a lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. El Directorio tiene amplias facultades de administración y disposición, incluyendo las facultades especiales establecidas conforme al Artículo 375 del Código Civil y Comercial de la Nación y al Artículo 9 del Decreto Ley 5965/63. Podrá, especialmente: (a) operar en el país o en el exterior con toda clase de Bancos, Compañías financieras o entidades crediticias oficiales o privadas, sus sucursales y agencias en el país o en el extranjero, de acuerdo con sus respectivas cartas orgánicas o reglamentos; (b) dar y revocar poderes especiales, judiciales, de administración u otros, con o sin facultad de sustituir, iniciar, proseguir, contestar o desistir todo tipo de acciones, incluyendo denuncias o querellas penales; y (c) realizar todo otro hecho o acto jurídico que haga adquirir derechos a contraer obligaciones a la Sociedad. La representación de la Sociedad corresponde al Presidente del Directorio o al Vicepresidente en su caso". Acto seguido, se pone a consideración el cuarto punto del Orden del Día: **"4°) Reforma del Artículo Sexto del Estatuto Social":** Al respecto, señala el Sr. Presidente que resulta necesario efectuar una redacción más amplia del texto de dicho Artículo, por lo que propone la siguiente redacción: *"ARTICULO SEXTO: La fiscalización de la Sociedad estará a cargo de uno o más síndicos designados por la asamblea de accionistas, designándose igual número de síndicos suplentes. Cuando la sociedad estuviere comprendida en el artículo 299 de la Ley 19.550, excepto su inciso 2°, la sindicatura debe ser colegiada en número impar".* Por unanimidad de Directores, se resuelve aprobar el texto propuesto. Seguidamente, se pone a consideración el quinto y último punto del Orden del Día:

MARIA PAULA CORALLO
Mat 5573
ESCRIBANA

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 297

INSPECCIÓN GENERAL DE JUSTICIA

"5°) Conferir las autorizaciones necesarias para proceder a la instrumentación e inscripción ante la Inspección General de Justicia de lo resuelto en los puntos precedentes": Al respecto, se resolvió por unanimidad facultar a los Dres. Mónica Alejandra Caminos y/o María Paula Presenza y/o Jorge Palermo y/o al Sr. Pedro Raúl Caminos y/o a quienes ellos designen, para que cualquiera de ellos separada e indistintamente, con las más amplias facultades hagan todas las tramitaciones necesarias para obtener la aprobación de lo resuelto y su inscripción en el Registro Público de Comercio, en los términos de la Resolución General N° 7/15 de dicho Organismo, otorgándoles para ello las más amplias facultades, pudiendo los mismos suscribir todo tipo de documentación; confeccionar dictámenes y/o testimonios; realizar presentaciones y otorgar las escrituras y/o instrumentos privados que fuesen necesarios a tal fin.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 14:30 horas.

Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605 *de la matrícula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en los folios 84 y 85 del libro de Actas de Asambleas N° 1, rubricado el 21 de abril de 1994 bajo el N° C 3794, perteneciente a la sociedad* ***"MACAIR JET S.A."***

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

39	-ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA DEL 30 DE MAYO DE 2016 -										39
N° de Orden	Fecha Año 2016		Accionista (Nombre completo y apellido)	Representante (Nombre completo y apellido)	Documento de Identidad	Domicilio	Cantidad de acciones o certificados	Número de los Títulos, Acciones o Certificados	Capital $	Cantidad de votos	Firmas
1	30	05	Sideco Americana S.A.	Concepción Lioi	DNI N° 13.652.052	Avda. del Libertador 498, piso 18, CABA	450.000	Título III	450.000	450.000	CL.
2	30	05	Socma Americana S.A.	Concepción Lioi	DNI N° 13.652.052	Avda del Libertador 498, piso 18, CABA	50.000	Título IV	50.000	50.000	CL.
En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 30 días del mes de mayo de 2016, se cierra el presente registro con la asistencia de 2 accionistas debidamente representados, titulares del 100% del capital social y votos. Fdo: Carlos Vinci y Edgardo Prospero Poyard. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 30 de mayo de 2016. En la fecha se celebra la presente Asamblea Extraordinaria y siendo las 13 hs se encuentran presente 2 accionistas debidamente representados, titulares del 100% del capital social y votos. Fdo: Carlos Vinci y Edgardo Prospero Poyard.										

Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605 *de la matrícula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en el folio 39 del libro Depósito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas Generales N° 1 rubricado el 21 de abril de 1994 bajo el N° C3787, pertenecientes a la sociedad* ***"MACAIR JET S.A."***

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

A.N.A.C. FOLIO Nº 298 8/12

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Inspección General de Justicia

2016 - Año del Bicentenario de la Declaracion

de la Independencia Nacional

MARIA PAULA CORALLO Mat. 5573 ESCRIBANA

Hoja: 1

Número Correlativo I.G.J.: 1581156 **CUIT:**

SOC. ANONIMA

Razón Social :
AVIAN LINEAS AEREAS

(antes): MACAIR JET

Número de Trámite: 7589291

C.Trám. Descripción

03421 CAMBIO DE DENOMINACION TRAM. PRECA. URG
04370 MODIFICACION DE ESTATUTO TRAM. URG

Escritura/s -

y/o instrumentos privados: 30/05/2016._

Inscripto en este Registro bajo el numero: 13715
del libro: 80 , tomo: -
de: SOCIEDADES POR ACCIONES

C.C.: 1 Buenos Aires, 29 de Julio de 2016

SILVIA M. BURGOS
JEFA
DEPARTAMENTO REGISTRAL
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

0732496

IGJ

A.N.A.C. FOLIO 299

INSPECCION GENERAL FOLIO 141

Testimonio

MARIA PAULA FORALLO Mat. 3573 ESCRIBANA

MINISTERIO DE JUSTICIA - INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

ACTA DE ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al 1° día del mes de noviembre de 2016, se constituye en la sede social la Asamblea General Ordinaria de **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** (la ***"Sociedad"***), con la presencia de dos Accionistas tenedores del 100% del capital social y de los votos, debidamente representados, los cuales se registran en el folio N° 40 del Libro de Deposito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas N°1. Siendo las 11:00 horas, se abre el acto bajo la presidencia del Sr. Edgardo Prospero Poyard y la presencia de los Sres. Directores y miembros de la Comisión Fiscalizadora abajo firmantes, a fin de considerar el siguiente Orden del Día: "1°) Designación de dos Accionistas para aprobar y firmar el acta de Asamblea; 2°) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los Sres. Edgardo Próspero Poyard, Carlos Benjamín Colunga Lopez y Ezequiel Viejobueno a sus cargos de Directores Titulares del Directorio de la Sociedad y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los Directores salientes; 3°) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los miembros de la Comisión Fiscalizadora, Sres. Carlos Vinci, Sergio Julio Lobbosco y Marta Elizabeth Lira como Síndicos Titulares y Sras. Irene Parfeniuk, María Paula Vinci y Claudia Marcela Gizzi como Síndicos Suplentes, y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los miembros de la Comisión Fiscalizadora salientes; 4°) Elección de nuevos miembros del Directorio de la Sociedad y de miembros de la Comisión Fiscalizadora en reemplazo de los miembros salientes a partir de la fecha y hasta la conclusión del mandato en curso; 5°) Conferir las autorizaciones necesarias en relación a lo resuelto en los puntos precedentes".

Puesto a consideración el primer punto de la Orden del Día: **"1°) Designación de dos accionistas para aprobar y firmar el acta de Asamblea":** Al respecto se deja constancia que ambos accionistas, por representación, firmarán junto al Sr. Presidente, el acta de la presente Asamblea Ordinaria de Accionistas. Seguidamente, se trata el segundo punto de la Orden del Día: **"2°) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los Sres. Edgardo Próspero Poyard, Carlos Benjamín Colunga Lopez y Ezequiel Viejobueno a sus cargos de Directores Titulares del Directorio de la Sociedad y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los Directores salientes":** Al respecto, se resuelve por unanimidad aceptar las renuncias presentadas por los Sres. Edgardo Próspero Poyard, Carlos Benjamín Colunga Lopez y Ezequiel Viejobueno a sus cargos de Directores Titulares del Directorio de la Sociedad, dejándose constancia que las mismas no han sido dolosas ni intempestivas ni afectan el normal funcionamiento del órgano de administración. Asimismo, se

COPIA IGJ

aprueban por unanimidad las gestiones de los Sres. Directores renunciantes, agradeciendo los servicios prestados a la Sociedad. Respecto a los honorarios de los Directores renunciantes, los Sres. Edgardo Próspero Poyard y Carlos Benjamín Colunga Lopez comunican la renuncia a los mismos, gesto que la Sociedad agradece. Respecto a los honorarios del Sr. Ezequiel Viejobueno, la asamblea resuelve fijar los mismos en la suma de $ 54.860 (Pesos cincuenta y cuatro mil ochocientos sesenta) por las tareas técnico-administrativas efectuadas por el mismo durante el ejercicio en curso, en exceso de los límites fijados por el art. 261 de la Ley N° 19.550 General de Sociedades. El Sr. Viejobueno, presente en este acto, presta su conformidad con dicha suma. A continuación, se trata el tercer punto de la Orden del Día: **"3) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los miembros de la Comisión Fiscalizadora, Sres. Carlos Vinci, Sergio Julio Lobbosco y Marta Elizabeth Lira como Síndicos Titulares y Sras. Irene Parfeniuk, María Paula Vinci y Claudia Marcela Gizzi como Síndicos Suplentes, y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los miembros de la Comisión Fiscalizadora salientes":** Puesto a consideración, se aprueban por unanimidad las renuncias de los Sres. miembros titulares y suplentes de la Comisión Fiscalizadora, aprobándose asimismo sus gestiones por unanimidad y agradeciéndoles las renuncias a los honorarios que pudieren corresponderles. Acto seguido, se pasa a consideración el cuarto punto del Orden del Día: **"4°) Elección de nuevos miembros del Directorio de la Sociedad y de miembros de la Comisión Fiscalizadora en reemplazo de los miembros salientes a partir de la fecha y hasta la conclusión del mandato en curso":** Al respecto, luego de una breve deliberación, se resuelve por unanimidad fijar en tres (3) el número de Directores Titulares y en uno (1) el número de Directores Suplentes, designándose a los Sres. Sergio Daniel Mastropietro como Presidente, Carlos Benjamín Colunga Lopez como Vicepresidente y Elias Jassan como Director Titular y al Sr. German Efromovich como Director Suplente, todos ellos hasta la conclusión del mandato en curso y/o designación de nuevos miembros del Directorio. Presentes en este acto los Sres. Mastropietro y Colunga Lopez, los mismos aceptan los cargos conferidos y constituyen domicilio, a los fines del Art. 256 in fine de la Ley 19.550, en la calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Asimismo, se resuelve por unanimidad designar a los Sres. Sergio Julio Lobbosco, Vittorio De Villa y Diego Martin Baglioni, como Síndicos Titulares, y como Síndicos Suplentes a los Sres. Victor Mariano Payaslian, Claudia Marcela Gizzi y Fabian Amadeo Martin Romero, todos ellos hasta la conclusión del mandato en curso y/o nueva designación de miembros de la Comisión Fiscalizadora. Presentes en este acto los Sres. Lobbosco, De Villa, Baglioni y Payaslian, Gizzi y Romero, los mismos aceptan los cargos conferidos y constituyen domicilio, a los fines del Art. 256 in fine de la Ley 19.550, en la calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Acto seguido, se somete a consideración el quinto y último punto del Orden del Día: **"5°) Conferir las autorizaciones necesarias en relación a lo resuelto en los puntos precedentes":** Por

Mónica Alejandra Caminiti
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

A.N.A.C.
300

10/12

15

unanimidad se resuelve autorizar a los Doctores Mónica Alejandra Caminos y/o Jorge Palermo y/o Benjamín Romero Zapiola y/o al Sr. Pedro Raúl Caminos y/o a quienes ellos designen, para que cualquiera de ellos, en forma individual e indistinta, realicen todos los trámites, gestiones y diligencias necesarias a efectos de obtener de la autoridad de contralor, la conformidad e inscripción de las precedentes resoluciones asamblearias, con facultades para firmar escritos, edictos y cualquier otro documento público y/o privado que fuere menester, en los términos de la Resolución General N° 7/2015 de la Inspección General de Justicia. Finalmente, se deja constancia que todos los puntos del Orden del Día de la presente Asamblea Ordinaria han sido aprobados por unanimidad, por lo tanto dicha Asamblea reúne las condiciones exigidas por el art. 237 de la Ley N° 19550 y se debe considerar a la misma como Asamblea unánime.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 12:50 horas.

Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605 *de la matrícula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en los folios 86 y 87 del libro de Actas de Asambleas N° 1, rubricado el 21 de abril de 1994 bajo el N° C 3794, perteneciente a la sociedad* ***"AVIAN LINEAS AEREAS S.A."***

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

COPIA I.G.J.

40	-ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DEL 1° DE NOVIEMBRE DE 2016 -										40
N° de Orden	Fecha Año 2016		Accionista (Nombre completo y apellido)	Representante (Nombre completo y apellido)	Documento de Identidad	Domicilio	Cantidad de acciones o certificados	Número de los Títulos, Acciones o Certificados	Capital $	Cantidad de votos	Firmas
1	01	11	German Efromovich	Pablo Eduardo Isolani DNI. 14.096.295	Pasaporte D0716070	Flores Jijon A 171-121 Quito, Ecuador	25.000	Título I	25.000	25.000	P.E.I.
2	01	11	Avian Holdings	Matías Ignacio Carvajal	DNI N° 13.735.452	Avda del Libertador 498, piso 18, CABA	475.000	Título II	475.000	475.000	M.I.C.
En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al 1° día del mes de noviembre de 2016, se cierra el presente Registro con la asistencia de dos (2) accionistas debidamente representados, titulares del 100% del capital social y votos. Fdo: Edgardo Prospero Poyard (Presidente) y Carlos Vinci (Síndico).											

Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605 *de la matrícula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en el folio 40 del libro Depósito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas Generales N° 1 rubricado el 21 de abril de 1994 bajo el N° C3787, pertenecientes a la sociedad "AVIAN LINEAS AEREAS S.A."*

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

ACTA DE DIRECTORIO

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al 1° día del mes de noviembre de 2016, se reúnen en la sede social de **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** (la ***"Sociedad"***) sita en Avenida del Libertador 498, Piso 18, los miembros del Directorio y el Representante de la Comisión Fiscalizadora que firman al pie, todos ellos electos en la Asamblea General celebrada en el día

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

A.N.A.C.
F° 301

11/12

de la fecha. Siendo las 13:00 horas, toma la palabra el Sr. Presidente, quien luego de constatar el quórum legal para sesionar, manifiesta que la presente tiene por objeto dejar asentada la distribución de cargos de los miembros del Directorio y asimismo, considerar el traslado de la sede social de la Sociedad.

Los miembros del Directorio, luego de la Asamblea celebrada en el día de la fecha, son:

Presidente:	Sergio Daniel Mastropietro
Vicepresidente:	Carlos Benjamín Colunga Lopez
Director Titular:	Elias Jassan
Director Suplente:	German Efromovich

Se deja expresa constancia de que los Sres. Elias Jassan y German Efromovich han aceptado sus cargos de Director Titular y Director Suplente, respectivamente, mediante nota enviada en el día de la fecha, en la que también informan que fijan domicilio especial en los términos del artículo 256 in fine de la ley 19.550 en calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por último, los Sres. Directores presentes, resuelven por unanimidad, trasladar la sede social y domicilio fiscal de la Sociedad a la calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aclarando que dicho traslado no implica modificación del estatuto social por encontrarse la sede social fijada fuera de su articulado.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 13:50 horas.

Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605 *de la matrícula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en el folio 179 del libro de Actas de Directorio N° 2 rubricado el 1 de junio de 2007 bajo el N° 45595-07, perteneciente a la sociedad* ***"AVIAN LINEAS AEREAS S.A."***

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

MINISTERIO
INSPECCION GENE

12/12

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 3573
ESCRIBANA

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
Inspección General de Justicia

2016 - Año del Bicentenario de la Declaracion de la Independencia Nacional

Número Correlativo IGJ: 1581156 **Cuit:** 30663512850

Tipo Sociedad: SOCIEDAD ANONIMA

Razón Social: AVIAN LINEAS AEREAS

Número de Trámite: 7647472 URGENTE

Código de Trámite	**Descripción**
00204	RENUNCIA DEL DIRECTORIO
01022	DESIGNACION DE DIRECTORES
00081	CAMBIO DE DOMICILIO TRAM. PRECALIFICADO

Escritura/s: -

y/o instrumentos privados: 01/11/2016

Observaciones:

Inscripto en este registro bajo el número: 22592 **del Libro:** 82

tomo: - **de:** SOCIEDADES POR ACCIONES

Buenos Aires, 18 de noviembre de 2016

DANIELA F. SALA
COORDINADORA
DPTO. REGISTRAL
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

IGJ

7647472.I001

MARIA PAU
Ma
ESCR

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES Nº T.179 F.301 Bs. As. 25 de noviembre de 20.16

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

A.N.A.C.
FOLIO
303

T 017929301

Buenos Aires, 25 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Adscripta al Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 12 (doce)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en el Estatuto Social y sus reformas de "AVIAN LINEA AEREAS S.A.". Cons-

te.

CORALLO
573
ANA

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

D.N.A.C. FOLIO 304 N°

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

INFORME D.N.A. y A.I. N° 0 0 0 1 7 4

REF: EXP-ANC:0043567/2016

BUENOS AIRES, 20 DIC. 2016

SEÑOR DIRECTOR:

Elevo a usted las presentes actuaciones relacionadas con la solicitud formulada por la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., a fin de obtener concesión por el término de QUINCE (15) años para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES

2) BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES

3) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES

4) BUENOS AIRES - VIEDMA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES

5) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES

6) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES

7) BUENOS AIRES - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES

8) BUENOS AIRES - SAN LUIS - RÍO CUARTO - BUENOS AIRES

9) BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES

10) BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES

11) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PASO DE LOS LIBRES - BUENOS AIRES

12) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PARANÁ - BUENOS AIRES

13) BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BUENOS AIRES

305

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

14)BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES

15)BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES

16)BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES

Los itinerarios indicados precedentemente se requieren de ida y vuelta y con la facultad de alterar u omitir escalas.

Al respecto, y en continuación de nuestro anterior INFORME D.N.A. y A.I. N° 158 de fecha 21 de noviembre de 2016 (fs. 210/218), se señala que en respuesta a las observaciones allí formuladas la peticionaria, mediante nueva presentación obrante en TRI-ANC:0011245/2016 agregado a los actuados, acompaña copias certificadas del Acta de Asamblea General Ordinaria (de renuncia de directorio y elección y designación de nuevos miembros del directorio y de la sindicatura) y del Acta de Directorio (de aceptación de cargos y cambio de sede social) ambas de fecha 1° de noviembre de 2016, con la correspondiente constancia de inscripción en la Inspección General de Justicia bajo el número 22592 del libro 82 del tomo de sociedades por acciones con fecha 18 de noviembre de 2016.

Es dable señalar a este respecto que, si bien de acuerdo con lo dispuesto por el Artículo 60 de la Ley General de Sociedades N° 19.550 T.O. 1984 resultaría menester que la resolución asamblearia relativa a designación o cesación de administradores en el caso de sociedad de responsabilidad limitada o sociedad por acciones, como en el supuesto bajo análisis, cuente con la correspondiente constancia de publicación, se aprecia ajustado como excepción eximir a la peticionaria de dar observancia a tal recaudo, habida cuenta que el acta de asamblea de designación y aceptación de cargos citada, cuenta con la correspondiente constancia de inscripción en la Inspección General de Justicia, la que tiene por efecto dar publicidad al acto y por tanto, amén de lo indicado en la mencionada preceptiva, se considera suplida la acreditación de la publicación, la que no obstante podrá resultar exigible en las ulteriores presentaciones que eventualmente efectúe la solicitante con el objeto de mantener actualizada la nómina de los representantes y miembros del directorio.

En consecuencia, se entiende que la composición de los órganos de administración y fiscalización de la sociedad se adecuan a lo dispuesto por los Artículos 255 y 284, respectivamente, de la Ley General de Sociedades N° 19.550 T.O. 1984, según los cuales en las sociedades anónimas del Artículo 299, inciso 5° (*"exploten concesiones o servicios públicos"*) el directorio deberá estar integrado por lo menos por tres directores titulares y la sindicatura ser colegiada en número impar.

A su vez, se entiende que el directorio se ajusta también a la exigencia contenida en el Articulo 99, inc. 5° de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico).

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

306

Por otra parte, se tiene por establecida la sede social en la calle TUCUMÁN N° 1.321, P. 9° de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES.

En consecuencia, en lo que resulta de competencia de esta área, se mantiene la salvedad formulada en el punto II, párrafo décimo sexto del INFORME D.N.A. y A.I. N° 158 de fecha 21 de noviembre de 2016 en cuanto al uso de la marca AVIANCA por parte de la solicitante, entendiéndose que no existen observaciones que obsten a la prosecución del trámite de audiencia pública solicitado.

Por lo expresado, se giran los actuados a los efectos correspondientes.

Saludo a usted atentamente.

DRA. LILIANA BERNACCHI
Jefa del Departamento de Normas Aeronáuticas
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

E/A

DR. HORACIO KNOBEL
Director de Normas Aeronáuticas
y Acuerdos Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

AL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL DE
TRANSPORTE AÉREO
Dr. Hernán A. GOMEZ
S._____/_____D.

EN EL DÍA DE LA FECHA
TOMO VISTA DEL EXPEDIENTE
SIN SACAR FOTOCOPIAS

HORACIO [illegible]
[illegible] LINEAS [illegible] S. A.
DNI [illegible]
21/12/16

En el día de la fecha retiro
copias del Expte.
23/12/16

[illegible]

EN EL DÍA DE LA FECHA SE TOMA VISTA DEL
EXPEDIENTE, POR A.P.T.A. 23/12/16

ZAPATA MARTIN

En el día de la fecha, se toma vista del
EXPEDIENTE, 23/12/16

Dr. CEFERINO L. FARBEROFF

EN EL DÍA DE LA FECHA SE TOMA VISTA DEL EXPEDIENTE
23/12/2016

[illegible] MARTIN   LUCIANO CORRADI

A.N.A.C.
FOLIO
307

SE TOMA VISTA DEL
EXPEDIENTE 09/01/17
POR U.A.L.A

LUCAS STAMENS

EN EL DIA DE LA FECHA
TOME VISTA DEL EXPTE POR
APLA

FLORENCIA BONICA

en el dia de la Fecha tome vista de
EXPTE POR UPSA Y PPP. AR.
FALTA RETIRAR COPIAS 17/1/17

EN EL DIA DE LA FECHA TOMO VISTA DEL
EXPEDIENTE POR ABA.
FALTA RETIRAR COPIAS 17/1/17

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 308

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA
AUDIENCIA PÚBLICA Nº 218

-En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en las instalaciones del Teatro de la Ribera, sito en Avenida Don Pedro de Mendoza 1821, a los veintisiete días del mes de diciembre de 2016, da comienzo la audiencia pública Número 218 convocada por la Administración Nacional de Aviación Civil, ANAC. A la hora 9, dice el:

Sr. Moderador (Corcuera).- Buenos días.

Contamos con la presencia del señor Ministro de Transporte de la Nación. Esperamos entonces al Ministro Santos y comenzamos.

-A la hora 9 y 15:

Sr. Presidente (Irigoin).- Señores: es un placer y un honor para mí dar inicio a esta audiencia pública aerocomercial, convocada en cumplimiento de expresas disposiciones legales. Además de su valor institucional, la importancia de esta convocatoria se ve incrementada por tratarse de un acto del que la sociedad argentina se vio privada durante muchos años. La última audiencia de este tipo fue hace poco más de once años.

Esta audiencia, en mi humilde entender, presenta la posibilidad de un desarrollo de la actividad del transporte aéreo en nuestro país, de nuevas y mayores inversiones, de fuentes de trabajo y de una mejora de la calidad de vida de los argentinos a través de mayor conectividad y accesibilidad al transporte aéreo en la amplia geografía de nuestro país.

Con estas breves consideraciones, deseo darles la bienvenida y pasar sin más a la formalidad del acto para que se dé lectura al acta de apertura, para lo cual cedo la palabra al secretario de esta Junta Asesora del Transporte Aéreo. Gracias.

Sr. Secretario (Knobel).- Buenos días.

"En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el Teatro de la Ribera, ubicado en la Av. Don Pedro de Mendoza N° 1821, a los 27 días del mes de diciembre de 2016, siendo las 9:10 hs. se labra la presente Acta de apertura de la Audiencia Pública N° 218 convocada por la Administración Nacional de Aviación Civil, en virtud de lo dispuesto en el EXP-ANC: 0044567/2016. Habiéndose publicado los edictos ordenados los días 5 y 6 de diciembre del corriente año en el Boletín Oficial y en los diarios BAE y Crónica, se dará tratamiento a los pedidos formulados por las empresas ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A., en EXP-ANC:0033991/2016 y EXP ANC 0033994/2016, AMERICAN JET S.A., en EXP ANC:0034722/2016 y EXP-ANC 0034721/2016, ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. en EXP-ANC:0033494/2016, AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. en EXP-ANC:0043567/2016 y FB LÍNEAS AÉREAS S.A, en EXP-ANC:0043368/2016, con el objeto de analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios de transporte aéreo propuestos, de conformidad con lo establecido en los artículos 102 y 128 del Código Aeronáutico.

Se deja constancia que el orden del día ha sido publicado en las páginas oficiales del Ministerio de Transporte y de la Administración Nacional de Aviación Civil y fijado en los accesos al Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas y al Teatro de la Ribera, con fecha 26 de diciembre de 2016 a las 9 hs.

A.N.A.C FOLIO 309 Nº

En virtud de lo expresado, el Presidente de la Junta Asesora del Transporte Aéreo Ingeniero Irigoin, en cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución N° 485 de fecha 25 de noviembre de 2016 del Ministerio de Transporte, declara formalmente abierto el presente acto".

Sr. Presidente (Irigoin).- Muchas gracias, secretario.

Le damos la palabra a nuestro moderador del día de la fecha.

Sr. Moderador (Corcuera).- Buenos días. Mi nombre es Javier Corcuera y voy a moderar esta audiencia.

Hemos consolidado la lista. Había una serie de temas para resolver y los hemos resuelto del siguiente modo:

En primer lugar, por supuesto van a exponer las máximas autoridades nacionales. Se encuentra junto a nosotros el ministro de Transporte de la Nación, el licenciado Guillermo Dietrich, así como el ministro de Turismo de la Nación, el licenciado Gustavo Santos; por supuesto, ellos van a ser quienes tengan en primer lugar el uso de la palabra.

Luego vamos a escuchar a las cinco empresas proponentes, cada una va a disponer de 15 minutos para hablar y va a estar a cargo de una sola persona.

Posteriormente, vamos a tener numerosas exposiciones de organismos estatales nacionales, provinciales y municipales, de asociaciones civiles y de todo otro tipo de persona jurídica. A cada persona jurídica le asignamos 10 minutos.

En los casos en que varias personas se hayan registrado para hablar por una misma organización, por una misma persona jurídica, deben decidir quién de ellos lo hará. La idea es, por supuesto, que una institución sea representada por una sola persona en esos diez minutos.

Por otra parte, también hubo casos en los que una persona quería hablar por varias instituciones. Por supuesto, no hay ningún inconveniente con esto si lo hace durante sus 10 minutos, pero se podría llegar a dar la situación de que se genere un monopolio de la palabra, donde una persona en nombre de cuatro instituciones quiera tomar cuatro turnos de 10 minutos. Por eso insistimos en mantener la premisa de "una institución, una persona". Si la persona representa a más de una institución, entonces usará 10 minutos para todas ellas. Esto para las personas jurídicas, todo tipo de organizaciones, ya sean gubernamentales o no gubernamentales. Después, las personas físicas, los ciudadanos particulares interesados, tienen cinco minutos cada uno para realizar sus exposiciones.

Esta audiencia será transmitida por streaming online, en Youtube, en el canal del Ministerio de Transporte de la Nación.

Vamos a ser bastante estrictos en cuanto al manejo del tiempo; perdónennos por eso. A los oradores les vamos a llamar la atención cuando falte un minuto, pero esto es en atención a que tenemos más de 70 oradores y la verdad es que tenemos que respetar al último orador que va a estar esperando su turno.

No quiero dejar de agradecer a la autoridad convocante, ANAC, por retornar al instrumento republicano y democrático de la audiencia pública después de once años, así como agradecer a Ana Monti y a los trabajadores del Teatro de la Ribera, acá en La Boca. Aunque ustedes estén concentrados en la importante temática de hoy, conviene que de todas formas echen una mirada a los fantásticos frescos de Quinquela, ese artista y ciudadano que nos donó este teatro a todos los argentinos.

Muchas gracias. Vamos a comenzar.

En primer lugar, tiene la palabra el ministro Guillermo Dietrich. Adelante, señor ministro.

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 310

Sr. Ministro de Transporte (Dietrich).- Buenos días a las autoridades, buenos días a todos los presentes; también mi agradecimiento por la disponibilidad del teatro.

Como dijo el presidente de esta audiencia, celebro también que estemos aquí reunidos. La realidad es que este es un espacio en el que nos vamos a tomar todo el día para discutir sobre política aeronáutica para que cada uno pueda expresar sus opiniones, esto es parte de esta Argentina que vuelve a la normalidad. Lo importante no es que estemos todos de acuerdo, lo importante es que todos nos podamos expresar, que lo hagamos con respeto y buscando todos lo mejor para nuestro país.

El gobierno trabaja fuertemente con una visión: que más argentinos viajen, que más argentinos se muevan y que los argentinos estemos más conectados. Claramente, hay un medio de transporte que es el que más usan los argentinos, el auto particular; y el segundo medio de transporte más usado es el de los colectivos de larga distancia.

Para ellos estamos haciendo autopistas en todo el país, el plan más ambicioso de la historia de construcción de autopistas en el país para duplicar las autopistas en cuatro años. Pero también, en un país tan grande como el nuestro, de los más grandes del mundo, claramente el transporte aéreo es fundamental para esta conexión.

Por eso, la visión del gobierno, y la visión del presidente Macri, es que más argentinos vuelen, que al volar más argentinos haya más actividad en el mercado aerocomercial y que haya más trabajo, más empleo de calidad y que esto incentive también a que haya más turismo. El turismo es esa industria que el presidente Macri ha definido como estratégica para el crecimiento de nuestro país -el ministro Santos lo va a ampliar- y que también genera más empleo.

Nosotros tenemos un diagnóstico, que no es mi opinión sobre lo que ha pasado en los últimos años sino un diagnóstico objetivo. Lo que ha pasado en nuestro país en las últimas décadas respecto al desarrollo del mercado aerocomercial es muy pobre, y tenemos que saberlo, porque si no diagnosticamos esto correctamente nos vamos a equivocar en las políticas de aquí en adelante.

En la Argentina vuela poca gente, en la Argentina vuela la mitad o un tercio de lo que la gente vuela en los países limítrofes. Paradójicamente, si nos paramos en el año 2000, en la Argentina, en Brasil y en Chile volaban 20 personas cada 100 habitantes; estábamos más o menos todos parejitos. Pasaron 15 años y nuestros países vecinos aumentaron la cantidad de vuelos de cabotaje en un 200 por ciento o más y la Argentina solo creció un 21 por ciento. Esto significa que estas dos curvas se ampliaron y hoy vuelan en estos países alrededor de 55 personas cada 100 habitantes, mientras que en la Argentina mantenemos el orden de las 20 o 25 personas cada 100 habitantes.

Este es el resultado de las políticas aeronáuticas que hemos tenido en estos últimos años, esto es lo que hemos logrado: que los argentinos vuelen poco y que a su vez no hayamos podido generar empleo de calidad en esta industria. Hay muchos pilotos que no lo son porque no se ha generado el desarrollo.

Nosotros trabajamos con un equipo durante más de dos años antes de asumir y definimos una política en función de este diagnóstico, y en esa política definimos un objetivo muy ambicioso, que está dentro de las cien prioridades del gobierno: duplicar la cantidad de vuelos de cabotaje en nuestro país.

Esta visión la fuimos transmitiendo a todos los actores durante los tiempos previos a asumir. De hecho -y el otro día lo recordaba con ellos-, compartí con los representantes sindicales del sector, el 10 de junio del año 2015, hacia dónde estábamos yendo y cuáles eran los instrumentos para eso; así lo repetimos cuando asumimos, y es lo que fuimos haciendo durante todo el año con mucha consistencia.

Duplicar el mercado de cabotaje claramente es un objetivo muy ambicioso e implica muchas cosas: una inversión muy importante en infraestructura, hacer de nuevo

A.N.A.C. FOLIO Nº 311

muchísimos aeropuertos en todo el país: Iguazú, Jujuy, Comodoro Rivadavia -en este momento en obra-; esto también genera más empleo y más inversiones.

Hay que hacer inversiones en tecnología. Ustedes saben que tenemos muchos aeropuertos con ILS que tienen más de treinta años. Los ILS no pueden tener más de diez años; por eso Iguazú este año estuvo 45 días sin ILS y cuando había niebla los aviones no podían aterrizar. ¿Qué significa esto? Que nos perdimos veinte años, en los cuales había que hacer inversiones -inversiones que se hacen en todos los países del mundo y que nosotros no hicimos- y continuar profesionalizando y jerarquizando los controladores aéreos. De esto también hoy va hablar la nueva empresa EANA. Pero con lo que hicimos este año, trabajando junto a la gente, mejorando las condiciones de trabajo e incentivando una mayor profesionalización, ya se están viendo mejoras en el sector.

Y, por último, obviamente, necesitamos más rutas y más frecuencias para conectar lugares que hoy no son conectados por el avión.

Lamentablemente, a su vez esto se agrava por una visión radial de nuestro país, una visión donde todo necesariamente pasa por Buenos Aires. Esto también ha empeorado en los últimos años, y no solo con el transporte aéreo. Recuerden que el colectivo en la Capital Federal salía menos de un tercio de lo que valía en Córdoba o en otra ciudad del interior, 3 pesos versus 9 o 10 pesos. Esta es una visión centralista que nuestro gobierno intenta cambiar, y la va cambiando.

Durante este año comenzamos con esta visión y con este trabajo, con el trabajo de la ANAC y de todos los organismos. Hicimos cosas que no se habían hecho durante muchos años; hicimos nuevos acuerdos bilaterales, algunos ya están firmados, otros no, como el de Colombia, respetando los derechos de nuestro país y planteándole a las compañías aéreas locales que lo que damos tiene que tener reciprocidad.

Dimos nuevas rutas, rutas que estaban pedidas hace años, rutas que los gobernadores venían pidiendo para conectar las provincias con el exterior. Hemos conectado con más rutas a Rosario, a Salta y a Mendoza. Esto es muy positivo para las provincias; genera más competencia, es cierto, pero en esto se ha avanzado.

No se ha perseguido más a empresas aeronáuticas que están en el mercado argentino y que tienen pilotos argentinos, a las cuales sistemáticamente se había perseguido y discriminado. Algunas empresas no podían usar las mangas, de forma tal que había argentinos de primera y de segunda de acuerdo con la aerolínea en que viajaban. Esto también ha permitido más inversión a estas aerolíneas y ha hecho que, por ejemplo, Andes Líneas Aéreas, haya incorporado todos los meses un nuevo destino; ya incorporó Córdoba y Mar del Plata, y el mes que viene creo que incorporará Comodoro Rivadavia.

En este entorno de reglas de juego distintas, de un mercado que empieza a dinamizarse, ¿qué pasó con el mercado? Supuestamente la visión es que al hacer esto iba a haber un problema en el mercado, pero ocurrió todo lo contrario: hoy vuelan más argentinos, el mercado doméstico creció o va a terminar creciendo un 5 por ciento o más durante el año 2016. Qué paradójico es que a partir de mayor competencia el mercado doméstico crezca.

¿Qué pasó con Aerolíneas? Aerolíneas también creció. Aerolíneas Argentinas este año ha logrado su récord histórico de pasajeros transportados. Hasta el 18 de diciembre, Aerolíneas creció un 9 por ciento respecto del año pasado, en el cual se voló mucho, porque ustedes recuerdan todo el proceso que hubo por la expectativa de la variación del tipo de cambio y demás. Aerolíneas tiene más frecuencias -300 frecuencias mensuales más que el año pasado-, más aviones, un mejor servicio, mejor puntualidad y conecta más al país.

A.N.A.C. FOLIO Nº 312

Hoy existe un corredor Ushuaia-Córdoba-Salta que no existía anteriormente. Hoy tenemos, después de veinte años, un vuelo a Río Cuarto que no existía. Tenemos Córdoba-Resistencia, Córdoba-Iguazú; tenemos Rosario-Salta, Rosario-Mar del Plata y un vuelo que nunca existió para el verano: Mendoza-Mar del Plata. Es decir, hicimos cambios que supuestamente eran inconvenientes y el mercado creció. Aerolíneas crece y logró reducir a la mitad sus subsidios.

Estamos acá para que las empresas aéreas que quieran venir a invertir en el país hagan sus propuestas. ¿Qué significa esto? Lo que significa es que en los próximos cuatro años estas empresas eventualmente van a invertir acá aproximadamente 1.700 millones de dólares, trayendo aviones y registrándolos en nuestro país; invertirán en infraestructura, en oficinas y en capacitación del personal. Significa que se van a generar muchos empleos.

Para que tengan un dato: en 40 días la empresa FB recibió 3.418 currículum, de los cuales 354 son de pilotos con más de 5 mil horas de vuelo. La gente quiere trabajar en este sector: los pilotos, las azafatas y el personal de tierra están interesados en que se desarrolle el sector para trabajar allí.

Se pueden generar empleos directos e indirectos, sin hablar del turismo, donde se pueden crear 50 mil empleos, entre directos e indirectos. Entre 5 mil y 8 mil empleos directos más, empleos de argentinos.

Frente a esta propuesta, se plantea nuevamente que el gobierno va hacia una política de cielos abiertos. Por favor, llamemos a las cosas por su nombre. Cielos abiertos significa que una empresa aeronáutica americana, europea o brasileña haga vuelos de cabotaje en nuestro país con aviones de otra nacionalidad y con tripulantes de otra nacionalidad; es decir, que la empresa Gol haga vuelos de cabotaje entre Córdoba y Mendoza con tripulantes brasileños.

Eso es lo que significa "cielos abiertos", acá y en todas las partes del mundo, y eso no pasa en la Argentina y nunca va a pasar mientras nosotros seamos gobierno. Por lo tanto, esto que se está discutiendo no tiene nada que ver con una política de cielos abiertos. El gobierno -ya lo hemos dicho hasta el cansancio- no impulsa ni impulsará una política de cielos abiertos.

Lo que el gobierno impulsa es el crecimiento del sector aeronáutico del país, con empresas que sí o sí se tienen que radicar en el país, que sí o sí tienen que cumplir con las normas de seguridad, que sí o sí tienen que contratar personal argentino y que sí o sí tienen que adherir a los convenios colectivos que se vayan firmando, porque en la Argentina hay una estructura sindical para todos los sectores.

Esto va a generar más desarrollo y empleo. Y si enmarcamos esto en un proceso en el cual la Argentina tendrá un desarrollo constante de su economía, en el cual las economías regionales están creciendo y desarrollándose -como es el caso de los arándanos en Tucumán, a partir del mercado aéreo de cargas en este caso-, en el cual la agroindustria se desarrolla como lo está haciendo -logrando récords ya en este primer año de gobierno-, y también lo hacen las economías regionales -como la minería, con el impacto que tienen para provincias como San Juan u otras-, habrá más gente que viaje, y no solo en avión sino en todos los medios de transporte.

Por lo tanto, lo que estamos proponiendo y lo que estamos impulsando es acompañar el desarrollo de nuestro país, ser también impulsores del desarrollo de nuestro país a partir de una política aérea en la cual generemos más empleos y más oportunidades para los argentinos, más conexiones, más frecuencias, y que de esta forma todos logremos el objetivo superior que nos hemos planteado: un país con pobreza cero.

Muchísimas gracias. *(Aplausos.)*

A.N.A.C. FOLIO Nº 313

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor ministro.

A continuación, tiene la palabra el ministro de Turismo de la Nación, el licenciado Gustavo Santos.

Sr. Ministro de Turismo (Santos).- Muchísimas gracias. Un saludo especial a la mesa y, por supuesto, a todos los presentes.

Cuando asumimos nuestras funciones nos encontramos con la situación turística de la Argentina en un nivel de estancamiento en el turismo interno a niveles del año 2012 y en el turismo internacional a niveles del año 2011. Por eso iniciamos un trabajo conjunto integrado entre la Nación y la totalidad de las provincias argentinas, entre el sector público y el sector privado del turismo, y una integración entre lo que representaban los operadores turísticos, pero también los gremios del sector, que concluyeron el 26 de abril pasado en la firma, todos juntos, de lo que se denominó el Plan Nacional de Turismo 2016-2020.

Por primera vez el sector en pleno asistía a la sede principal del gobierno de la Nación, a nuestra Casa Rosada y, en presencia de la máxima autoridad de la República, el presidente de la Nación Mauricio Macri, firmamos este compromiso general de metas de todo el sector turístico argentino.

Planteamos objetivos importantes, pero alcanzables: 22 millones de argentinos más participando de la actividad turística interna y 3 millones de turistas extranjeros más ingresando al país, lo que representa aproximadamente un crecimiento del 50 por ciento -entre un 47 y un 50 por ciento- de lo que hoy tenemos en la Argentina. Esto, demostrado a partir del desarrollo de la oferta y con estos niveles de demanda, puede permitir que, a lo largo y a lo ancho de la República Argentina, se generen aproximadamente 300 mil nuevos puestos de trabajo.

No hace falta que digamos verdades que son de Perogrullo, pero no se va a donde no se puede llegar. Nuestro país tiene algo así como la superficie de la India, pero su ubicación en el extremo más austral del mundo nos aleja de casi todos los destinos emisivos internacionales. Hace poco el CEO de Lufthansa festejaba los 60 años de vuelo de esa empresa en la Argentina y decía que el vuelo que mayor distancia recorría de todos los vuelos de su empresa en el planeta era el de Frankfurt-Buenos Aires. Cuando pensamos que entre Madrid y Moscú debe de haber unos 3.400 o 3.500 kilómetros de distancia y miramos hacia la Argentina profunda, hacia el interior de nuestro país, y nos paramos en La Quiaca o en Ushuaia y miramos al Sur o al Norte, vemos casi 5.200 kilómetros de distancia.

Esto es para que tengamos conciencia plena del país que tenemos, de las distancias que recorremos y también de lo que representa una cosa que a veces desde la Capital no se valora del todo, qué es ser provinciano en la Argentina. Lo dice un cordobés que peleó siempre en su rol de ministro de Turismo de la provincia en su momento para tener más conectividad en su provincia.

Es muy importante que todos tomemos conciencia -y acá me acompañan muchos de los ministros de Turismo del país- de lo que representa ser provinciano en la República Argentina, lo que representa ser argentino pero no vivir en la Capital Federal, no tener el acceso a todos los bienes, los medios y los servicios, lo que representa ser el ciudadano en un pueblito de La Puna, lo que representa ser un ciudadano de la Patagonia, con cientos y cientos de kilómetros para unir dos puntos, donde la movilidad depende absolutamente de la conectividad y donde la gente está aislada.

Dijo muy bien el ministro Dietrich cómo se fue despegando el resto de la región de la República Argentina en estos últimos 15 años, cómo han crecido dos, tres y hasta cuatro veces algunos de los países que nos rodean respecto del nuestro. Eso es, al mismo tiempo que una frustración, una enorme oportunidad.

A.N.A.C. FOLIO Nº 314

Necesitamos contar con una oferta adecuada en calidad, cantidad, seguridad y con mejores precios para lograr que con mayor conectividad cada vez más argentinos y extranjeros tengan la posibilidad de viajar a nuestro país.

No solo estamos promocionando los destinos turísticos principales que tiene el país, sino que estamos generando nuevos desarrollos; estamos desarrollando nuevos destinos, porque yo siempre digo que el turismo es una especie de antibiótico de amplio espectro: llega a los lugares en donde no llega ninguna otra actividad económica en la Argentina.

Hagamos el ejercicio de viajar a Purmamarca, por ejemplo, y nos vamos a encontrar allí, con humildad por supuesto, con un conciudadano, probablemente coya, vendiéndonos su pimentón, pero no vamos a ver la miseria extrema, marginalizada, decadente y degradante de los grandes centros urbanos. Es difícil ver pobreza en La Cumbrecita, en Villa General Belgrano, en Villa La Angostura o en Ushuaia. El turismo genera desarrollo y actividad como casi ninguna otra actividad del país y llega a donde no llega nadie.

Normalmente, las actividades productivas se concentran en los grandes centros urbanos donde está la gran demanda o donde está la materia prima. En el caso de turismo se distribuye en todo el país, y eso es lo que nos hemos planteado: un país cada vez más federal, un país que reconozca a todos los argentinos como tales, un país con la posibilidad de descubrirse a sí mismo en su diversidad, en su variedad y en su potencialidad. Por eso estamos desarrollando un Norte grande a través del Plan Belgrano turístico; y aparece el parque ecoturístico del Iberá, con 700 mil hectáreas para convertirse en la principal oferta ecoturística y de biodiversidad de Sudamérica, y dentro de esas 700 mil hectáreas viven 200 mil correntinos -posiblemente los más pobres de Corrientes, que probablemente también necesiten que en el plan de desarrollo del aeropuerto empecemos a mirar el de Mercedes y no abramos solamente la puerta de Colonia Carlos Pellegrini sino también de Ituzaingó, de Loreto y de Concepción, que es lo que se está haciendo, para que todas esas poblaciones puedan alcanzar el desarrollo.

Y estamos accediendo porque hemos expropiado El Impenetrable, en el Chaco, para convertir a esa especie de Amazonas argentino, con el Bermejo serpenteándolo, en una actividad turística para poder interactuar con los pueblos originarios, con los wichis y los tobas, para que tengan la posibilidad de desarrollarse siendo ellos mismos a partir del arraigo y de la identidad.

Para ellos, para todos ellos, necesitamos una Argentina cada vez mejor conectada. No hay movilidad humana sin conectividad adecuada. Lo dijo muy bien el ministro de Transporte, se trata de una conectividad que tiene que ser integral en todos sus modos. La mayoría de la gente se traslada por tierra y por eso es importante que desarrollemos todas las modalidades de conectividad.

Hoy hemos podido relevar, en estos primeros meses de gestión, más de 20.000 millones de pesos de inversión en el sector turístico. De esos 20.000 millones, unos 13.000 millones son nuevos alojamientos en cada rincón de la Argentina, en lugares que a partir de esta nueva visión de país, nuestra propia gente -en la mayoría de los casos se trata de capitales argentinos- está apostando a hacer inversiones donde normalmente no se hacían. Estas inversiones, en un 70 por ciento, son nuevos alojamientos y estos alojamientos son una oferta para quienes necesitan el input de la conectividad para acercar a sus clientes y generar el desarrollo.

En conclusión, nuestra visión es que cada vez más argentinos participen del derecho de viajar. Hoy el turismo se ha convertido en un hecho terapéutico. Los viejos hospitales de mi Córdoba para las enfermedades pulmonares que hiciera el general Perón, allá por mediados del siglo pasado, hoy son centros de salud mental. Estamos

A.N.A.C. FOLIO Nº 315

esperando el momento que tengamos para hacernos una escapada, para reencontrarnos nosotros mismos, a nuestra familia, para tomar el aire, el oxígeno que necesitamos para la dura tarea cotidiana. El estrés se ha convertido en la endemia del siglo XXI y el turismo es uno de sus principales antídotos.

Pero además es el generador de empleo por antonomasia, es una respuesta inmediata, es rápido en su posibilidad de crear trabajo. No necesita de mano de obra de alta calificación; es capaz de convertir mano de obra de baja o de media capacitación rápidamente en empleo de calidad. Hay un país que está demandando trabajo.

Fundamentalmente, quiero terminar diciendo que el gran desafío que tiene la Argentina es pensarse como un país diverso y extenso, profundo, y a veces desconocido para nosotros mismos. No olvidemos nunca que hay otra Argentina, que hay una Argentina profunda, una Argentina que a veces tiene un vuelo por día, una Argentina que a veces está desconectada de todo para acceder a los servicios básicos.

Muchísimas gracias a la mesa, muchísimas gracias a los participantes. Estoy convencido de que la Argentina que se viene es una Argentina mejor para todos y es una Argentina que encontrará en la creación de empleo el sentido de la gestión de un gobierno. Si alguna vez en la Argentina gobernar fue educar, si alguna vez en la Argentina gobernar fue poblar, en la Argentina de hoy gobernar es generar empleo. Muchísimas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor ministro.

Ahora va a empezar el segmento de tiempo en el que las empresas peticionarias o proponentes realizan sus exposiciones.

En primer lugar, tenemos Alas del Sur Líneas Aéreas. ¿Correcto? Representada en este caso por el señor Carlos Alberto Vázquez. Adelante, muchas gracias.

Sr. Vázquez.- Señor presidente, miembros de la Junta Asesora del Transporte Aéreo, peticionarios, colegas, señoras y señores: es una gran satisfacción para todos retomar hoy, después de largos once años, este procedimiento que debió ser normal y habitual en nuestro país. Este mecanismo de audiencia pública, de muy antigua data -ya que se remonta al año 1967- no es una concesión graciosa de la autoridad de turno. Por el contrario, es un derecho legítimo de los administrados que ha sido admitido con la convocatoria a esta Audiencia Pública.

El resultado de no haberla hecho por tanto tiempo está a la vista: la Argentina ha descendido en todos los parámetros de crecimiento de tráfico de la región, se midan como se midan. Nuestro país tiene un desarrollo y tráfico aéreo que es, como mínimo, la cuarta parte de lo que debería ser por su magnitud, características geográficas y económicas. O sea, tenemos menos líneas aéreas, menos personal aeronáutico y, sobre todo, menos pasajeros aéreos.

Por eso, la decisión de política aérea del gobierno del presidente Macri de duplicar el tráfico de pasajeros, de desarrollar el casi inexistente mercado de carga y de restablecer la competencia en el mercado aéreo no puede ser más que auspiciosa. De ahí el interés que ha despertado esta audiencia, la cantidad de peticionarios y las alternativas que se ofrecen a la consideración de esta Junta, procurando satisfacer las apetencias de la ciudadanía de contar con un modo aéreo competitivo y al alcance de los consumidores como ocurre en el resto del mundo y en Latinoamérica en particular.

Ya no es cuestión de mirar a los Estados Unidos, Europa o los demás continentes; Brasil, Chile, Perú, Colombia, México muestran el camino. Hasta Bolivia y Paraguay, mercados pequeños, han tenido tasas de crecimiento superiores a las de Argentina en estos últimos once años. Pero es hora de mirar para adelante y a eso hemos venido, es decir, a demostrar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los

A.N.A.C. FOLIO Nº 316

servicios que proponemos, tal como lo prescribe con meridiana claridad el artículo 102 del Código Aeronáutico.

Alas del Sur Líneas Aéreas, sociedad anónima constituida en el año 2014, nació con el propósito de desarrollar una compañía aérea destinada a prestar servicios regulares internos e internacionales con base en el Aeropuerto Ambrosio Taravella, de la ciudad de Córdoba. Dicho proyecto ha sido desarrollado por un grupo de personas, entre las que se encuentran reconocidos expertos argentinos de larga actuación en el medio y en empresas argentinas, por lo que se trata de un grupo experimentado que conoce perfectamente bien la tarea que encara y las dificultades que presenta. Nuestra empresa considera que la provincia de Córdoba reúne las condiciones económicas, sociales, industriales, comerciales y turísticas que justifican un esquema operativo como el que proponemos.

Córdoba ha sido víctima y eso ha conspirado contra su necesaria proyección internacional, y a nivel nacional contra el desarrollo de su pueblo. La falta de competencia y de servicios se comprueba fácilmente con la simple comparación del desarrollo alcanzado por otros países frente al escaso aumento del tráfico argentino que muestran las estadísticas de pasajeros embarcados a través del Sistema Nacional de Aeropuertos cuya mayoría corresponde al Consorcio Aeropuertos Argentina 2000, integrado por la Corporación América y el Estado nacional.

Consecuencia de esa errada política son los 37 millones de viajeros que se desplazan mediante el transporte automotor de larga distancia en un país que, por sus características geográficas y distribución poblacional, deberían -mayoritariamente- trasladarse como pasajeros del transporte aéreo a precios similares de los que deben pagarse en esos viajes largos, tediosos y peligrosos viajes terrestres.

Para revertir esta rémora es que nos presentamos para invertir en un proyecto de largo alcance, realizable, en asociación empresarial y técnica con empresas e inversores internacionales de primer nivel que han demostrado gran interés en el mismo. Este proyecto no requiere subsidios, ni excepciones tributarias, tampoco pretende que el Estado nacional o provincial sostengan directa o indirectamente la operación y la inversión privada que se ejecutará. Sí requerimos costos aeroportuarios acordes con la realidad del mercado latinoamericano, reclamo reiteradamente efectuado por la IATA. La Argentina está muy por encima de la media de la región. El propio gobierno nacional lo ha reconocido en el Aviation Day del mes de mayo del comente año.

Destacamos, en este sentido, los anuncios de Ministerio de Transportes en cuanto a inversiones en infraestructura aeroportuaria y los servicios de ayuda de navegación aérea que contribuyan al desarrollo del sector, siendo necesario que esas nuevas políticas se concreten rápidamente. Córdoba, donde funcionará la base operativa de Alas del Sur, es un destino de primera magnitud desde todos los puntos de vista de los atractivos que justifican la implementación de los servicios que proponemos. Contaremos con la mano de obra calificada existente localmente, como pilotos, mecánicos, talleres, asistentes, etcétera. Córdoba ha sido un histórico baluarte de la industria aeronáutica y justifica y se merece un proyecto como el que proponemos.

Entrando al análisis de nuestro proyecto, se parte de la base de una demanda existente y reprimida y, como dije antes, dimensionable en los 37 millones de pasajeros del transporte terrestre contra los 10 millones de pasajeros de cabotaje. Obsérvese que con sólo poco más del 25 por ciento de esa cifra ya estaríamos en condiciones de duplicar el tráfico de cabotaje, como es el objetivo del Poder Ejecutivo. Aún en las condiciones de una economía recesiva y en proceso de recuperación, el crecimiento del tráfico es una consecuencia del aumento de la oferta que se agrega al mercado.

A.N.A.C. FOLIO Nº 317

Sabido es, y en la Argentina se ha cumplido, que un crecimiento del PBI genera un aumento que duplica la tasa de crecimiento de la que se trate. Las proyecciones de tráfico de Boeing, Airbus y de la IATA son coincidentes en cuanto al crecimiento sostenido del tráfico en Latinoamérica y cómo la reactivación esperada de Argentina y Brasil serán motores para dinamizar aún más ese crecimiento. Y no hablamos de tasas modestas: entre 4,5 por ciento y el 6 por ciento anual acumulativo. El management -como ya lo he dicho- con el que contamos está integrado por personas altamente capacitadas y experimentadas. Nos proponemos recuperar la inteligencia desperdiciada existente en el país, así como recuperar a los que han debido radicarse en el exterior ante la falta de alternativas locales.

Iniciaremos nuestras actividades con tres aeronaves Narrow Body en el año próximo para llegar a doce en el año 2022. Además, comenzaremos a volar con Wide Body a destinos internacionales. En el año próximo se iniciarán los servicios con tres aeronaves para culminar con seis a fin de diciembre. Los principales corredores iniciales serán Córdoba-Aeroparque, Córdoba-Mendoza, Córdoba-Bariloche, Córdoba -Neuquén, Córdoba-Iguazú y Córdoba-Salta. Al final del período, en el año 2022, se extenderá la red a veinticinco destinos nacionales vinculados desde Córdoba, frente a los trece del inicio. También en el período inicial se prevé iniciar los servicios en los siguientes corredores: Córdoba-San Pablo, Córdoba-Río de Janeiro, Córdoba-Santiago de Chile. Al final del período se llegará a cinco destinos regionales.

Con respecto a los destinos internacionales de largo radio, los primeros destinos serán: Córdoba-Buenos Aires-Estados Unidos y Córdoba-Buenos Aires- España. Casi inmediatamente a dichos destinos se le sumará China, destino final con producción propia.

Reitero, como se ha expresado, que la flota inicial de corto y mediano radio será de tres Airbus 320 en 2017 para llegar a doce en 2022. La flota de largo radio comenzará con tres Boeing 777 en el primer año para terminar en ocho. En cuanto a la flota de largo radio, se prevé iniciar la operación y antes habrá que certificar la aeronave. Todos estos aviones operarán con matrícula argentina y serán volados por pilotos argentinos, tripulantes de cabina argentinos y mantenidos por ingenieros y técnicos aeronáuticos argentinos. No es una promesa, es un fundamento.

Analizando la oferta propuesta desde el punto de vista de los asientos ofrecidos por mercado será el siguiente. Mercado de Cabotaje, en el primer año: 635.000 asientos ofrecidos para terminar en el año 2022 con 4.400.000 asientos ofrecidos; Mercado Regional: 85.000 asientos ofrecidos en el primer año y en el año 2022, 622.000; Internacional: 85.000 asientos en el primer año y 2.600.000 en el último año. Como se podrá advertir, no es una oferta exagerada ni constituye desde el punto de vista operativo una dificultad por encima de las posibilidades de una organización adecuada a un startup como el que se propone.

Particular relevancia tiene poner de manifiesto la oferta laboral directa que se generará rápidamente. Pilotos, en el primer año, 102; en el último año, 240. Auxiliares, 210 en el primer año; 525 en el último año. Técnicos de Mantenimiento, 80 en el primer año; 240 en el año 2022. Personal de Tierra, 155 a fin del primer año; 455 en la finalización. Esto hace un total inicial de 547 personas, para llegar a 1.460 a fin del período. A lo cual hay que sumar los empleos indirectos que se movilizarán.

Reitero, cabe destacar que se trata de la creación de empleos directos de mano de obra argentina, principalmente radicada en la ciudad de Córdoba, sin perjuicio del efecto dinamizador sobre otros sectores como el turismo, hotelería, comercio, etcétera. Es decir, si hay un proyecto que contribuye a la descentralización del país y hace

A.N.A.C. FOLIO Nº 318

efectivo un federalismo que no sea meramente discursivo, es el nuestro señor presidente.

Desde el punto de vista de las proyecciones económico-financieras y en lo que hace a los ingresos esperados, la facturación estimada inicial para el primer año es de 74 millones de dólares para llegar a fin del período con 604 millones de dólares.

La estructura de comercialización con la que se prevé operar es la de los canales de distribución actuales, directos e indirectos, con fácil acceso para agentes de viaje, operadores y público en general mediante plataformas amigables, transparentes y accesibles.

En el área de los servicios no regulares internos e internacionales, lo que se propone es atender las demandas estacionales de los viajes de turismo, así como impulsar una demanda desestacionalizada con diferentes propuestas.

En materia de carga, a la oferta de la bodega de los servicios mixtos se prevé el fletamento de bodega pura de carga para tráficos hoy canalizados con terceros países, con lo que ofreceremos al mercado precios y servicios competitivos.

En definitiva, señor presidente, proponemos competencia en los mercados; proponemos nuevas fuentes de trabajo para los argentinos, pilotos, tripulantes de cabina, técnicos de mantenimiento, profesionales, administrativos; proponemos desarrollar a la ciudad de Córdoba como segundo nodo de tráfico aéreo de la Argentina, nacional e internacional; proponemos una oferta que permite el acceso de nuevos pasajeros al modo aéreo, y proponemos una adecuada oferta de bodega de carga a productores, exportadores e importadores. Todo ello sin subsidios ni reservas de mercado de ningún tipo y naturaleza. No pedimos una mano, pedimos que no nos pongan la mano encima para poder crecer. Obviamente, que tampoco nos pongan la mano en el bolsillo con tarifas, costos, tasas o precios de insumos exagerados o improcedentes.

Por último, me gustaría decir que no venimos a destruir a ninguna línea aérea; nuestros ejecutivos provienen de Aerolíneas o de Austral y seríamos incapaces de desearles el mal.

Señor presidente: la necesidad, la conveniencia y la utilidad general de nuestros servicios es tan obvia que me exime de mayores comentarios. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Vázquez.

A continuación, expondrá por American Jet S.A., la señora Ivana Palmieri.

Sra. Palmieri.- Muchas gracias.

Señor administrador nacional, señores directores, miembros de la Junta Asesora de Transporte Aéreo, señoras y señores: mi nombre es Ivana Palmieri y me presento a esta audiencia N° 218 en el carácter de apoderada de American Jet Sociedad Anónima con el objeto de ampliar los argumentos expuestos en la solicitud de servicios incluida en la Parte III de la nota ANAC 626.

American Jet ha solicitado la autorización de explotación de servicios no regulares internos e internacionales sin limitación de equipo, habiendo dado cumplimiento a los requisitos establecidos en el decreto 2.186 para este tipo de solicitudes.

A los fines de acreditar las capacidades requeridas, se proyectó la operación con una aeronave del tipo 737-500, que será incorporada a los servicios dentro de los plazos establecidos por la legislación, para acreditar la capacidad técnica.

American Jet cuenta con la autorización para operar servicios no regulares internos e internacionales, otorgada por las Resoluciones DNTA N° 7 de 1994 y del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos N° 657, también de 1994, pero limitados al equipo Fokker F27 o aeronaves de igual o inferior capacidad.

A.N.A.C. FOLIO Nº 319

Lo cierto es que mi representada ofrece permanentemente estos servicios con la limitación establecida, puesto que constituye una de las operaciones tradicionales de esta compañía que presta servicios de transporte para trabajadores de la actividad minera y petrolera mediante contratos suscriptos con empresas de primer nivel. Es así como en la actualidad desde su base de Mendoza efectúa operaciones de transporte de personal para la minera Gold y para YPF en la ruta Mendoza-Malargüe-El Portón; ha operado bajo la misma modalidad en el norte argentino durante años y presta servicios de transporte de personal en el sur a otras compañías relacionadas con distintas actividades productivas, desde y hacia algunas de sus bases en Neuquén, Mendoza o Buenos Aires.

Sin embargo, el aumento de capacidad de sus aeronaves se ha tramitado sin éxito durante años y le ha significado la pérdida de innumerables posibilidades de negocios y la cancelación de contratos suscriptos, con el consecuente perjuicio económico. Si bien el fuerte de la operación no regular de American Jet no es el turismo, no resulta lógico desechar la posibilidad de ofrecer servicios dentro de la modalidad del decreto 1.470 o de carácter turístico, bajo cualquier otra modalidad que pueda generarle una diferencia sustancial en la complementación de su operatoria tradicional.

La presente solicitud solo tiene por objeto actualizar la capacidad de los servicios que la empresa está operando en la actualidad y desde 1994. Limitar la operación de los servicios no regulares cristalizando la oferta de asientos al momento histórico en que otorgada la autorización, carece de todo sustento fáctico y legal. El servicio no regular es un servicio de carácter excepcional y se encuentra regulado por la ley de política aérea en los artículos 19 y siguientes. La operación no regular que hoy realiza American Jet apunta precisamente a satisfacer una demanda no satisfecha en los términos del inciso a) de los artículos 20 y 40 de la citada ley.

Entendemos y aceptamos que la autoridad deba velar porque la explotación de servicios no regulares no constituya una competencia perjudicial para las empresas regulares, pero es innegable la necesidad y utilidad de este tipo de servicios que, a lo largo de los años, se han prestado y se prestan, tanto en el orden interno como en el internacional, a través de instrumentos como la Resolución 68 del año 2000 o los vuelos exploratorios del Acuerdo de Fortaleza.

Destaco que la Junta Asesora del Transporte Aéreo en los dictámenes producidos luego de la audiencia 217 se manifestó expresamente a favor de no producir el llamado con limitación al equipo propuesto y entendemos que el mismo criterio se ha seguido en el presente llamado realizado mediante la Nota 626 del 1° de diciembre último, no obstante lo cual lo pedimos expresamente.

Con las constancias del expediente y los antecedentes obrantes en esta Administración de los últimos veinte años, entendemos haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos para esta presentación, por lo que solicitamos se tenga por acreditada la necesidad, utilidad y conveniencia de los servicios solicitados.

Voy ahora, señor presidente, a la Parte IV de la Audiencia, que son las rutas pedidas por la empresa American Jet. American Jet ha solicitado la concesión de explotación en los términos establecidos por el decreto 2.186 para explotar servicios regulares internos e internacionales combinados con aeronave de gran porte del tipo ATR 42 en configuración de 48 asientos sobre 13 rutas, con facultad de alterar u omitir escalas. El esquema de rutas propuesto por American Jet tiene por objeto unir varios puntos de la Patagonia con rutas que formen un triángulo entre Mendoza, Neuquén y Ushuaia, y aportar aeronaves a su base de Neuquén que salgan hacia el norte vía Salta y Tucumán, y al noreste vía Córdoba y Rosario, con llegada a puntos regionales limítrofes. Asimismo, solicita como punto la Ciudad de Buenos Aires para completar la

A.N.A.C. FOLIO Nº 320

conectividad del servicio propuesto, que de otra forma no sería útil para el habitante del sur del país. Si bien en el sur de la Argentina no sobran los pasajeros de avión, los que están definitivamente no cuentan con una conectividad adecuada y aún no tienen una oferta razonable de servicios.

No voy a abrumar a la Junta con estadísticas y datos -que por otra parte no abundan-, pero según la Secretaría de Economía y Hacienda de la Municipalidad de Neuquén, solo en el mes de octubre se registró un movimiento de 152.000 pasajeros por vía terrestre con un incremento del 20 por ciento respecto del mes anterior, mientras que por vía aérea, el aeropuerto de Neuquén tuvo un movimiento de 723.000 pasajeros anuales con un crecimiento constante y sostenido, pero con una participación menor al 1 por ciento en el total de los aeropuertos del país.

Como es de esperar, las compañías que operan rutas troncales de largo recorrido ofrecen servicios a los puntos de gran movimiento de pasajeros como Bariloche o Comodoro Rivadavia. Los nuevos oferentes vienen a recargar la oferta de asientos sobre los mismos puntos, generando una competencia totalmente improductiva. American Jet no pretende concurrir en esas rutas, ni competir con estas compañías; está más que claro que con la capacidad ofrecida solo puede considerarse como una oferta subsidiaria o de alimentación para el tráfico de largo corrido.

Por otra parte, en la propuesta de American Jet la oferta de asientos es absolutamente ajustada a la demanda de tráfico, y este criterio es el resultado de conocer acabadamente cada punto del recorrido y de las posibilidades que ofrece la infraestructura, puesto que muchas de las rutas solicitadas las está operando con la anacrónica limitación de equipo con la que les fueron otorgadas hace más de veinte años. La base operativa de este proyecto será el Aeropuerto de Neuquén y la capacidad total del servicio propuesto será de alrededor de 9.000 asientos mensuales, incluyendo las aeronaves que hoy tiene afectadas y operando.

En esa vasta zona del país se encuentran importantes fuentes de recursos como el petróleo, la minería y las industrias ictícola, frutihortícola, vitivinícola y turística, mientras que la comunicación por vía aérea se encuentra desarticulada e incompleta. Creemos que para fomentar mayores inversiones y generar desarrollo es prioritario dotar a todas las zonas del país con comunicaciones ágiles y confiables, porque más y mejores comunicaciones físicas producirán más y mejores inversiones productivas.

Cabe aclarar que American Jet no utiliza clases tarifarias, sino que propone una tarifa por kilómetro, que por supuesto estará en los parámetros del decreto 1.654 o aquel que lo sustituya, tampoco trabaja con apertura o cierre de tarifas y no vuela por debajo de sus costos operativos.

El cuadro de rutas de cabotaje y la base operativa se encuentran dentro del plan de rutas de interés general para la Nación en los términos de las resoluciones 270 de 1987 y 282 de 1994; nunca ha pedido complementación y a pesar de todas las restricciones impuestas, se ha mantenido operativa y en crecimiento desde 1986. Es la empresa más antigua del país.

En el orden legal, entendemos haber cumplido los requisitos establecidos para acceder a esta audiencia y de la exposición precedente se desprende el cumplimiento de lo establecido en los párrafos c), d), e) y g) del artículo 32 así como del inciso a) del artículo 38 de la ley 19.030.

Por otra parte, el tipo de aeronave propuesto y las características del servicio cumplen con lo requerido por el artículo 39 de la citada ley.

Las rutas que comprometen puntos internacionales encuadran dentro del marco legal bilateral vigente y lo dispuesto en la Resolución 901 del 96. En este punto quisiera recalcar a la autoridad aeronáutica aquí representada la necesidad de cuidar el tráfico y

A.N.A.C. FOLIO Nº 321

negociar para sus empresas nacionales en base a los principios del artículo 9º, basado en el estricto criterio de reciprocidad real y efectiva y en la doctrina nacional aplicable, evitando situaciones como la que hoy nos ocupa en los servicios no regulares con la República de Chile.

En virtud de lo expuesto, a los señores de la Junta de Transporte Aéreo solicito se tenga por acreditada la necesidad, utilidad y conveniencia de los servicios en las rutas solicitadas.

Me tomo el atrevimiento también de solicitar que en la decisión de la Junta se mantenga el criterio que se sostuvo en los últimos dictámenes del año 2006, según los cuales debía preverse un posible aumento de capacidad cuando la demanda del tráfico lo requiriese, siendo contraproducente limitar la capacidad del tipo de equipo propuesto, toda vez que un aumento debiera atravesar nuevos trámites administrativos similares al presente, en perjuicio de los usuarios -esto es textual de los dictámenes JATA 574, 575, 581 y 585, por citar algunos- por supuesto sometiendo el equipo a consideración de la autoridad y bajo la aplicación de la ley y el procedimiento vigente.

Finalmente, quisiera poner de manifiesto con carácter expreso que en representación de mi mandante solicito la estricta aplicación del artículo 14 del decreto 2186, que requiere la acreditación de la capacidad técnica mediante contrato debidamente inscripto en el plazo único y perentorio de 180 días a partir del dictamen, porque de lo contrario transformaríamos este ámbito en una incubadora de empresas generadoras de un negocio externo a la aviación. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, doctora.

A continuación -adelante, por favor- el señor Horacio Preneste, por Andes Líneas Aéreas Sociedad Anónima.

Sr. Preneste.- Buenos días. Ante todo quiero agradecer a los miembros de la Junta, agradecer al ministro de Transporte la creación del ámbito para que esto suceda, a la ANAC por haber puesto el trabajo para esta convocatoria, y la realidad es que para una empresa como la nuestra, que hace 10 años que estamos en una lucha permanente, señales como esta son señales de esperanza, son señales que nos marcan un camino para ir avanzando en lo que en algún momento pensamos y hoy potencialmente podemos realizar.

Andes cumple 10 años de existencia y por estos 10 años Andes concurre a esta audiencia pública a los efectos de poner en conocimiento de la comunidad en general y la comunidad aerocomercial en particular la solicitud de nuestra compañía con relación a la ampliación de su red de servicios. Esta para Andes es una solicitud de ampliación y no de otorgamiento inicial, ya que cuenta con la concesión de rutas regulares y los permisos para la realización de vuelos no regulares, y también representa la demostración clara de los cambios en la dinámica de la política aerocomercial del país.

A través de 10 años Andes es una sociedad que se constituyó, cuyos accionistas, directivos y capitales son argentinos. Se constituyó en abril de 2005, participó de la audiencia pública de diciembre de 2005, donde ahí obtuvo la autorización y la concesión por 15 años para realizar vuelos regulares y la autorización para realizar vuelos no regulares nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo.

En el año 2006 obtiene su certificado de explotador, el CESA. Con los certificados, con las certificaciones de los pilotos, mecánicos, tripulantes de cabina, personal de rampa, tráfico y la acreditación de su capacidad técnico-operativa, comienza a operar el 20 de junio de 2006.

El 20 de junio de 2006 inicia su vuelo a Salta, luego en noviembre comienza a volar a Puerto Madryn, en el año 2008 realiza vuelos de Buenos Aires-Tucumán-Jujuy;

A.N.A.C. FOLIO Nº 322

en el 2009 Buenos Aires-Córdoba-Salta-Iguazú; en el 2010 vuela Buenos Aires-Bariloche, Buenos Aires-Puerto Madryn-Esquel como una operación de temporada.

Paralelamente, Andes se desarrolló en el mercado de vuelos no regulares, en el que se posicionó no sólo en el país sino también en la región.

Actualmente, Andes opera vuelos regulares a Salta, a Puerto Madryn, a Jujuy y empezó hace un mes a volar a Córdoba. Y ahora, a principios de enero, va a empezar a volar a Mar del Plata. En febrero se incorpora Comodoro Rivadavia, en marzo se incorporará Mendoza y a partir de allí una escala nueva por mes.

La flota actual de la compañía son cinco aeronaves propias. Esto lo destacamos porque las aeronaves son propiedad de la compañía. Son cinco MD, del tipo MD-83 de 165 asientos de capacidad, que a su vez están hermanados, son una flota equiparable, están todos equipados con tanques suplementarios, que les permiten volar con una mayor autonomía, lo cual permite a su vez acceder a rutas de larga distancia en nuestra operación chárter.

Todos estos requerimientos comerciales que la compañía ha tenido contaron con un soporte técnico operativo conformado por su personal certificado y habilitado, bajo los requerimientos de las autoridades de aplicación.

Un hecho que fortalece y potencia su desarrollo es el de haber construido sus propias facilidades de mantenimiento, también certificadas por las autoridades, en las que realiza todas las tareas de mantenimiento mayor en la ciudad de Salta. No sólo cuenta con la infraestructura sino que también ha desarrollado recurso humano local, con el impacto que esto representa para la comunidad salteña.

También su flota evolucionó y a la fecha cuenta con cinco aeronaves del tipo MD-83.

En el año 2010, bajo un esfuerzo muy grande, se obtiene la certificación IOSA, que es el IATA Operational Safety Audit. Esto nos permite y nos certifica que hemos alcanzado un nivel de seguridad de operación al nivel de las principales compañías del mundo. Y esta certificación se ha renovado por cuatro veces consecutivas y estamos en el proceso de recertificación en este momento. Esto, para alguna compañía con las expectativas nuestras, realmente nos llena de orgullo.

En resumen, Andes ha tenido 10 años de operaciones ininterrumpidas, desarrolladas bajo el concepto permanente del cuidado de los costos, autofinanciada con la reinversión de los resultados y con recursos propios, sin endeudamiento financiero, propietario de las cinco aeronaves que opera en este momento.

Se alcanzaron altos niveles de experiencia técnica y de capacidad operativa, estandarización de los sistemas comerciales, técnicos, operativos y de apoyo a la operación con la industria a niveles internacionales. Sistemas comerciales a través de los mecanismos más modernos: la Web Page a través de los sistemas de reservas más modernos que actualmente se utilizan. Estamos asociados a los Global Distribution System como Amadeus, Sabre, Worldspan. A su vez, tenemos todas nuestras actividades mecanizadas, el buen check in incluido. A su vez, en los vuelos chárter hemos desarrollado una rápida respuesta a nuestros requerimientos.

La solicitud de rutas que venimos a proponer en este momento es de varios corredores.

Primero en cabotaje, Aeroparque-Rosario-Resistencia-Posadas-Iguazú, Aeroparque, Tucumán-Santiago del Estero-Salta-Jujuy, Aeroparque-Córdoba-Mendoza-Neuquén-Bariloche, Aeroparque-Puerto Madryn-Comodoro Rivadavia-Calafate-Ushuaia. Algunos se agregan a las rutas que actualmente tenemos.

Y tenemos las alternativas de salidas internacionales de Aeroparque-Córdoba-Santiago de Chile, Aeroparque-Córdoba-San Pablo y Aeroparque-Córdoba-Lima.

A.N.A.C. FOLIO 323

Hoy tenemos cuatro destinos -como decía- que estamos operando, a los cuales se agregó Córdoba en los últimos días, y estamos preparados para desarrollar 12 nuevos destinos durante el año 2017, los cuales mencionaba. El primero de ellos va a ser Mar del Plata el 2 de enero, luego sigue Comodoro, Mendoza, y así se irán agregando las distintas rutas que generarían esa conexión en el país.

Nosotros estamos pensando que en el año 2017 nuestro tráfico va a crecer a 800.000 pasajeros, que son los que pensamos transportar en las rutas de Andes.

El esquema de rutas que vamos a estar operando, esas son las cuatro rutas que están, y ahí están el resto de las rutas que se van a ir agregando durante los 12 meses que corresponden al año 2017.

Este compromiso de ir agregando rutas realmente está asociado a la realidad de la actual operación e ir incorporando nuevos desarrollos. Para ello Andes espera incorporar 12 aeronaves, una aeronave más MD-83 e incorporar dos aeronaves 737-800. El MD-83 va a estar incorporándose durante el mes de febrero y las dos aeronaves Boeing 737-800, una va a estar incorporándose estimamos en el mes de marzo y la otra en el mes de abril. Para ambas ya se han celebrado las cartas de intenciones con los proveedores y estamos al aguardo de ir a inspeccionar las aeronaves.

Desde el punto de vista de los recursos humanos, la actual dotación de la compañía es de 210 personas, que están formadas por pilotos, mecánicos, auxiliares de cabina, personal comercial, personal de tierra, etcétera. De dicha dotación, la mayoría se encuentra desde el primer momento del inicio de la compañía.

Los puestos de trabajo indirecto que la compañía genera están en el orden de los 1.100 en la actualidad. Las asociaciones gremiales, para las cuales también tengo una mención destacada, nos han acompañado en todo momento desde que iniciamos las operaciones. Han sido y han apuntalado el crecimiento de Andes con un fructífero sincero diálogo, donde las partes han comprendido las necesidades de ambas en cada momento. Hubo momentos buenos y hubo momentos en los cuales las asociaciones gremiales nos acompañaron y nos apuntalaron. Para ellos destaco el hecho.

¿Qué pensamos sobre cuál va a ser el impacto social para el año próximo? Para el año próximo estimamos crecer en 380 puestos de trabajo en forma directa y generar 2.500 puestos de trabajo en forma indirecta.

A su vez, desde el punto de vista de la inversión de la compañía, la inversión en estos dos aviones más los aviones que se están incorporando significan 36 millones de dólares en inversión de capital, y eso tiene un capital de trabajo asociado del orden de los ocho millones de dólares. Estos son fondos que salen de la operación de la compañía, estos son fondos que la propia actividad va a ir financiando.

Hay un punto para nosotros que es importante, que además del requerimiento de rutas mencionado en el cuadro anterior solicitamos a la autoridad del área otros aspectos que son básicos para que nuestra línea aérea se desarrolle y consolide como un jugador importante de este mercado.

Todas las líneas aéreas que operan en Aeroparque cuentan con hangares para mantenimiento en el área industrial. También para Andes es indispensable contar con un espacio de similares características, el cual solicitamos formalmente en esta audiencia.

No obstante, solicitamos también de las autoridades la adecuación de la infraestructura aeroportuaria, plataformas, espacios de plataformas, uso de las plataformas, mangas, espacios en las aeroestaciones, ya que son un elemento dinamizador de la actividad y forman parte del servicio aeronáutico. Nosotros pretendemos que además de poner el avión en hora, poner el avión en condiciones, tener la disponibilidad operacional del avión, también poder atender el pasajero en las

A.N.A.C. FOLIO Nº 324

condiciones que el pasajero se merece. Para ello requerimos espacio en aeroestaciones, etcétera.

En resumen, y finalizando, Andes no es una startup, Andes es una realidad con 10 años de historia y que busca ampliar su espacio para poder crecer y ocupar un lugar, para el que se estuvo preparando, y hoy entendemos que están dadas las condiciones para que ello suceda. Desde ya, muchísimas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Preneste.

A continuación, por Avian Líneas Aéreas Sociedad Anónima, Melisa Sinigaglia. ¿Es correcto?

Sra. Sinigaglia.- Sí.

Sr. Moderador (Corcuera).- Adelante.

Sra. Sinigaglia.- Buenos días a las autoridades, buenos días a los miembros presentes.

Me complace estar en esta audiencia en representación de Avian. (*Manifestaciones.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Silencio, por favor. Después tendrán todos los oradores su capacidad de expresarse, su momento de expresarse. Les agradecemos. Por una cuestión de respeto permitamos que la oradora haga su presentación. Adelante.

Sra. Sinigaglia.- Como les decía, me complace participar en esta audiencia en representación de Avian Líneas Aéreas Sociedad Anónima.

He sido designada oradora en mi carácter de letrada apoderada. No obstante, se encuentran presentes en la sala miembros del staff gerencial comercial, técnico y contable, con quienes hemos trabajado en la presentación efectuada ante la ANAC al objeto de solicitar las rutas regulares de pasajeros, carga y correo, interno e internacional, en las 16 rutas que forman parte de nuestro proyecto, que está sujeto a consideración en esta audiencia.

A continuación, paso a detallar las rutas que hemos propuesto, y lo podemos ver en pantalla.

Las rutas son Buenos Aires-Santa Fe, Buenos Aires-Rosario, Buenos Aires-Puerto Madryn, Buenos Aires-Viedma-Puerto Madryn, Buenos Aires-Mar del Plata, Buenos Aires-Puerto Madryn-Comodoro Rivadavia-Puerto Madryn, Buenos Aires-Montevideo, Buenos Aires-San Luis-Río Cuarto, Buenos Aires-Santa Rosa, Buenos Aires-Bahía Blanca, Buenos Aires-Concordia-Paso de los Libres, Buenos Aires-Concordia-Paraná, Buenos Aires-Porto Alegre, Buenos Aires-Sunchales-Reconquista-Sunchales, Buenos Aires-Tandil y Buenos Aires-Sunchales-Villa María.

La siguiente pantalla, por favor.

Conforme se observa en el plan de rutas propuesto, Avian está enfocada a su operación regular, regional y complementaria, justamente para atender aquellas rutas que se encuentran desiertas o no lo suficientemente abastecidas por los servicios de prestadores locales.

En pantalla observamos las frecuencias promedio que Avian propone adicionar a las ya existentes. Y en la pantalla siguiente se observa el comparativo de oferta de las prestadoras actuales con las que propone adicionar Avian Líneas Aéreas. Nuevamente vemos que hay rutas sin vuelos, donde proponemos mayores frecuencias.

Y esta elección de rutas no fue azarosa: fue el resultado de un análisis y de un estudio de mercado que demuestra que existe un gran potencial de tráfico en la Argentina, teniendo en cuenta sobre todo la cantidad de población, la distribución geográfica y la capacidad del índice de PBI per cápita. Incluso sobre datos del propio Banco Mundial y consultoras aeronáuticas internacionalmente reconocidas hemos comparado rutas de similares distancias a las aquí propuestas con países de

A.N.A.C. FOLIO Nº 325

Latinoamérica, y observamos que Argentina lamentablemente es uno de los países que tienen menor oferta de capacidad en vuelos de cabotaje.

En la siguiente pantalla observamos que el ejemplo de rutas como por ejemplo Medellín y Bogotá en Colombia presenta más de 70 vuelos diarios, operados por cinco empresas. O la ruta San Pablo-Curitiba en Brasil, que presenta más de 40 vuelos diarios operados por cuatro empresas. Sin embargo, vemos en último lugar a las rutas Buenos Aires-Santa Fe o Buenos Aires-Rosario, que sólo tiene dos frecuencias diarias operadas por una única empresa.

En esto nos basamos para decir que existe un verdadero potencial de crecimiento de frecuencias, adonde apunta Avian Líneas Aéreas en una operación complementaria.

Con respecto a lo que son los destinos internacionales, Avian ha escogido son destinos que entiende que son un punto de conveniencia para el desarrollo regional, como son Montevideo y Porto Alegre.

En cumplimiento de los requisitos del decreto 2.186, Avian propone comenzar a prestar servicios el 15 de marzo de 2017, donde comenzará en el primer bimestre -que lo podemos ver en la pantalla siguiente, si es posible- con 34 frecuencias semanales durante el primer bimestre de operación -alrededor del 15 de marzo- incrementando luego a 88 frecuencias semanales, y en un tercer bimestre a 118, hasta llegar a fines del mes de octubre de 2017 con 149 frecuencias.

La pantalla que continúa es muy importante por cuanto hablamos del equipamiento. Un equipamiento que nuevamente demuestra a dónde está apuntada la operación de Avian: a una operación regional, porque las aeronaves que propone para prestar sus servicios son aeronaves fabricadas por ATR, que es filial de Airbus en Francia, y se dedica exclusivamente a la fabricación de turbohélices de alcance regional. Esto demuestra nuevamente que Avian propone ser abastecedora y conectora en aquellas distancias de corto y mediano alcance.

Otro punto a señalar son los 72 pasajeros, que es la capacidad de estas aeronaves, que entendemos que es una capacidad que va en línea con la demanda de tráfico de este mercado. Es decir, el objetivo es lograr que haya un coeficiente de ocupación económicamente viable. Entendemos que con la capacidad de operación de estas aeronaves será posible.

Hasta el momento Avian ha realizado importantes inversiones con respecto a las aeronaves puesto que nos complace indicar que ya están certificadas "argentina" y que incluso una de las aeronaves ya cuenta con matrícula argentina Lima Víctor Golf Uniform Golf, certificada con certificado argentino en el exterior, y estando próximo a ser importada.

Junto a las inversiones también se ha capacitado personal y se ha contratado sistemas de reservas. Todo esto junto con el contrato de compraventa financiada que ya se ha suscripto por seis aeronaves ATR con el fabricante del exterior, lo cual demuestra una real apuesta e inversión en el proyecto.

Continuando con el programa de incorporación de aeronaves, la propuesta es que la segunda de las aeronaves ingrese en febrero, luego en marzo y mayo, hasta completar un total de seis aeronaves, respecto de las cuales cinco estarán en servicio y una aeronave será de back up, ello en adición a los tres jetstream que ya cuenta operativa la compañía.

Desde el punto de vista de la generación de empleo, que es la pantalla que continúa, vamos a ver que Avian Líneas Aéreas ya cuenta con 50 empleados y es una sociedad constituida en la Argentina, que prevé una contratación de 30 tripulaciones, esto es cinco tripulaciones por cada aeronave, compuestas cada una de ellas de cuatro especialistas personal aeronáutico, todos ellos argentinos, que se suman a los

A.N.A.C. FOLIO Nº 326

mecánicos, despachantes de aeronaves, personal de tierra, miembros de administración, todos ellos argentinos que se estima que a fines del año 2017 serán aproximadamente 400 nuevos puestos de trabajo de personal directo, ello en adición al personal indirecto, que se genera como efecto multiplicador de la economía y que aproximadamente estimamos en 2.000 personas.

Queremos aclarar -y tiene que ver con la generación de empleo- que Avian va a hacer el mantenimiento de sus aeronaves en la Argentina, en talleres que se encuentra habilitando a tal efecto. Además, queremos aclarar que Avian no es una línea aérea low cost y que la comercialización, el pintado de sus aeronaves y las operaciones se realizarán bajo la marca e insignia comercial Avianca, en función de acuerdos que ha suscripto con los miembros titulares de la marca Aerovías del Continente Americano, todo lo cual conlleva un cúmulo de responsabilidades y obligaciones para Avian, que está comprometido a respetar estándares de más alta calidad y tecnología, en línea con lo que requiera esta compañía para permitir el uso de la marca.

A modo de síntesis, conforme expresamos en la pantalla siguiente, podemos observar que Avian cumple con los tres parámetros que están previstos en el artículo 102 del código aeronáutico para obtener la solicitud, que es que los servicios sean convenientes, necesarios y de utilidad general.

Entendemos que son convenientes por cuanto brindan al usuario una mejor, mayor y más accesible oferta de conexión entre destinos turísticos y de negocios. Entendemos que son necesarios porque, como comentamos, van a ser prestados en rutas que se encuentran desiertas, como es la ruta Buenos Aires-Concordia, Buenos Aires-Tandil o Paso de los Libres; o bien rutas que no están lo suficientemente abastecidas, como la ruta Buenos Aires-Rosario, que como comentamos sólo tiene dos frecuencias diarias.

En base a lo expuesto es que solicitamos a las autoridades se permita a Avian Líneas Aéreas ingresar como un nuevo explotador aéreo, en un todo de acuerdo a la sana competencia para la integración de aquellas zonas donde las necesidades públicas de transporte aéreo no se encuentran satisfechas, todo ello con el objeto de que exista una nueva alternativa de transporte aerocomercial eficiente, continuo y regular, que se compromete a prestar Avian al servicio público, intercomunicando adecuadamente distintas regiones de la República Argentina.

Hasta aquí nuestra presentación y desde ya quedamos a disposición por la vía de consulta. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señorita Sinigaglia.

A continuación, la última presentación de las empresas proponentes. FB Líneas Aéreas Sociedad Anónima, el señor Julian Cook. Adelante.

Sr. Cook.- Señores de la Junta, ministros y a todos los presentes, muchas gracias por darme la oportunidad de hablar. Espero que mi español esté al nivel. Y le agradezco primero a la ANAC. Desde el mes de marzo que estoy acá en Buenos Aires trabajando sobre este proyecto de Flybondi, y la verdad es que tuve una relación muy profesional con ustedes, especialmente en las últimas semanas hasta llegar a esta audiencia, había una colaboración muy profesional y quiero agradecer por esto.

Me alegro de ver que hay otras personas que han visto la oportunidad también en Argentina. La verdad que la oportunidad es increíble y por eso vine acá con mi familia para empezar este proyecto.

El ministro de Transporte ha hablado antes, así que quizá voy a repetir un poco; pero si miramos este slide vemos que Argentina realmente está casi el último en Latinoamérica en términos de propensión a volar, es decir el número de personas de viajes per cápita es 0,24, y la verdad es que no son pasajeros únicos. Hay menos del 10

A.N.A.C. FOLIO 327

por ciento de la población que está viajando en este país hoy, que viajan dos o tres veces al año. Así que la oportunidad es enorme.

Si miramos a Chile, que es acá al lado, con un PBI per cápita similar al de Argentina, están a más del doble.

Las aerolíneas low cost están casi en todo el mundo. Creo que Argentina debe ser uno de los últimos países en el mundo que no tienen una low cost. Acá en Latinoamérica, en México más del 60 por ciento del mercado son asientos de líneas aéreas low cost, en Brasil casi 60 por ciento, Chile 30 por ciento, Colombia está creciendo mucho, quizá este número está ya debajo de la actualidad, y en Argentina estamos a cero. Así que la oportunidad para empezar una low cost acá para mí es lógica.

Si seguimos, este es quizá el slide más importante de esta presentación. No es un sueño, es lo que pasó en otros países cuando llegaron low cost. En Turquía, India, Sudáfrica, Brasil. Quizá Sudáfrica es un ejemplo interesante para Argentina porque tenían ocho millones de pasajeros antes de la llegada de low cost y quizá casi 10 años después están en 28 millones.

En la próxima, acá para nosotros es la proyección. Yo sé que el gobierno tiene un objetivo de duplicar el mercado, nosotros quizá estamos un poco más optimistas, pero con el slide pasado, que muestra lo que pasó en otros países, creo que tres veces entre hoy y el 2026 no es una locura, es lo que puede pasar, es lo que pasa en otros países cuando los precios bajan y la población, la gente tiene la oportunidad de volar.

Nuestra visión es claramente una visión de ser líder en la Argentina en los vuelos a bajo costo, haciendo vuelos de cabotaje y también regionales.

La misión es claramente rebajar las tarifas hasta las más bajas del mercado pero con un servicio amigable.

He leído en los últimos días y semanas que hay gente que dice que las low cost no dan un buen servicio. Esa no es nuestra visión. Nuestra visión es que brindan un servicio muy bueno. Quizás haya que pagar algunas cosas, pero el servicio va a ser muy bueno. Nuestro objetivo es que la operación sea de excelencia y que la puntualidad sea la más alta del país. Entonces, no solo son tarifas bajas.

En cuanto a los valores, el primero es el de la seguridad. Tanto yo como los inversores estamos dispuestos a tomar un riesgo financiero, pero en ningún caso vamos a tomar un riesgo operacional.

Me reuní la semana pasada con quien se encargará de la seguridad de vuelo de nuestra empresa; está trabajando en una empresa registrada por ANAC y se encarga de la seguridad en vuelo. Conversé con él una hora sobre los distintos aspectos de la seguridad.

Lo que escuchamos también en los últimos días sobre la seguridad no es verdad para mí. Este slide es muy interesante; son estadísticas. Estos datos provienen de una empresa de seguros. Esa empresa, antes de dar la prima de seguro para la línea aérea, hace un estudio para saber cuál es el costo de las pérdidas que tienen las distintas líneas aéreas. Eso lo hicieron en los últimos diez años, de 2005 a 2014. Acá se puede observar que las low cost están muy por debajo que las líneas aéreas tradicionales. Entonces, creo que hay que dejar atrás el mito de que las low cost no son seguras, porque no es así con nosotros.

Nuevamente, refiriéndonos a los valores, siempre digo que no me gusta mucho el término "low cost"; prefiero hablar de eficiencia, que es lo que hacemos en las low cost. Somos eficientes, utilizamos la aeronave más tiempo durante el día para que esté menos tiempo en la tierra y más en el aire.

El otro valor es uno que para mí es el más importante desde el punto de vista humano. Se trata de una empresa que maneja mucha gente, una industria de servicios, y

A.N.A.C. FOLIO Nº 328

el servicio lo da la gente, los empleados. A mí, más que hacer un éxito de esta empresa, lo que me anima cuando me levanto a la mañana es saber que la gente que va a trabajar para esta empresa tiene ganas de levantarse y venir a trabajar. Por eso también para nosotros uno de los valores es el de la diversión. Es necesario que la gente disfrute de su trabajo, tenga ganas de venir a trabajar. Es una industria para mí muy especial, ya que quienes trabajan en ella no están de casualidad; tienen una pasión. Levantarse a la mañana y volar es algo increíble. No debemos olvidarlo.

Daré algunos números. Uno de los más importantes es el capital. Se trata de una industria que necesita mucho capital. Por eso en los últimos meses hemos hablado con muchos potenciales inversores -tanto locales como del exterior- y estamos muy contentos de haber firmado un acuerdo con un fondo muy conocido de la industria, que ya estaba en muchas líneas low cost en diferentes países del mundo.

Tengo mucha suerte de poder trabajar con ellos. Es gente que conoce realmente el mercado. Nuestro management team estuvo con ellos la semana pasada y después de tres días de estar con ellos sé que realmente van a colaborar para que Flybondi sea un éxito. Conocen el mercado como poca gente lo conoce.

Con este capital vamos a tener un objetivo, que puede parecer agresivo para algunos, pero no para mí. Es lo que realmente pienso que podemos lograr. Se trata de 8 millones de viajeros en 2021, 27 aeronaves; estamos finalizando las negociaciones y hay una gran posibilidad de empezar con aeronaves nuevas, lo que también es muy bueno para el mercado.

Hemos pedido 56 destinos domésticos de cabotaje, 43 en la región. Estamos convencidos de que el mercado es adecuado para hacer esta inversión.

En términos de puestos de trabajo, estamos hablando de 1.500 puestos directos y más de 20 mil indirectos para 2021. ¿Cómo podemos llegar a estos 20 mil? Hay estudios que se hicieron en otros países del mundo que evidencian que cada millón de pasajeros genera aproximadamente 2.500 puestos de trabajo indirectos: en el turismo, en los aeropuertos, en los restaurantes.

Al ver lo que pasa en otros países del mundo, estoy convencido en un ciento por ciento sobre el impacto que tendrá la presencia de una empresa low cost en el país. No solamente es la gente que nosotros vamos a emplear, sino también los puestos indirectos que se generan, que son muy importantes. Van a cambiar muchas cosas en el país.

En cuanto al impacto sobre la economía, creo que claramente incidirá en el turismo -me parece que el ministro Santos antes se refirió a ello-, en la ocupación hotelera y en la industria de la construcción. Cuando empieza una low cost, cuando se puede viajar a Bariloche de manera muy barata, también la gente quizás comience a alquilar o comprar departamentos, ya que pueden ir cada fin de semana.

También impacta -creo que esto lo mencionó antes el ministro de Transporte- en la calidad de vida. La gente puede viajar, ver a su familia y tener distintas experiencias. Para este país, para los jóvenes de este país, es realmente una oportunidad increíble. Es la oportunidad de poder viajar, ver a su familia, hacer negocios. Creo que tendrá un impacto increíble para el país.

En los próximos días ustedes tomarán decisiones sobre este pedido. Más que empezar a darnos la oportunidad de que empecemos una nueva empresa con empleados directos e indirectos, esto implica darle la libertad a cada persona de poder viajar. Esta es nuestra visión. Muchas gracias. *(Aplausos y manifestaciones.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Cook. Con esto finalizamos el segmento de la presentación de empresas proponentes.

A continuación comienzan las presentaciones de los participantes inscritos.

A.N.A.C. FOLIO 329 Nº

En primer lugar tenemos, por el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, ORSNA, a Patricio Di Stéfano. Hola Patricio.

Sr. Di Stéfano.- ¿Qué tal? Muchas gracias a todos los presentes.

Señores de la junta, público presente: voy a realizar una exposición técnica. Les quiero contar cuál es el estado de los aeropuertos, con qué nos encontramos cuando llegamos, qué hicimos y cuál es la planificación para los próximos años, que está extremadamente relacionada con el desarrollo y el estado de la industria de la aviación.

Primero me parece importante mencionar que el estado de los aeropuertos es algo entendible para todos los presentes, para cualquier persona que haya visitado uno de los aeropuertos en la Argentina. Quizás sea lo más simbólico del estado de la industria. Todos los que hayamos llegado a Ezeiza de algún vuelo internacional y hayamos visto el hall con el que nos recibe el país, o haya hecho un check in en los halls angostos de aeroparque, o haya viajado por cualquiera de los aeropuertos del interior del país -que tienen una antigüedad de construcción de treinta o cuarenta años-, conoce de manera muy gráfica cuál es el estado de situación de los aeropuertos de la Argentina.

Creo que, por un lado, el estado de la infraestructura y la calidad del servicio de los aeropuertos es una contracara necesaria del estado de la industria de la aviación, ya que los aeropuertos se nutren y funcionan por las aerolíneas y por los pasajeros que las aerolíneas transportan; no puede ser de otra forma, están íntimamente conectados. Simbolizan la situación que tenemos.

La palabra que para mí resume el estado de los aeropuertos es "estancamiento". La calidad del servicio no es la que nosotros pretendemos. No es la que nosotros vemos en otros países del mundo obviamente, pero tampoco, y principalmente, en los países con los que nos comparamos, los de la región. Lo que encontramos cuando llegamos fue poco, lento, y verdaderamente insuficiente para la calidad de servicio que aspiramos poder brindar a los pasajeros y también a las aerolíneas, que son nuestros clientes en materia de conectividad.

Ahora haré un repaso rápido de lo que comenzamos a hacer. Cuando llegamos teníamos cero obras en marcha y algunas pocas obras frenadas, que fuimos reactivando una a una con negociaciones particulares. Logramos comenzar una cantidad importante de obras y, principalmente, poner en marcha una serie muy ambiciosa y grande de proyectos.

Como todos saben, empezar un aeropuerto implica hacer obras monumentales, y diseñar, licitar y poner en marcha los proyectos es algo que tarda mucho tiempo; ese es el fuerte del trabajo que comenzamos.

Como podemos observar, Río Gallegos se finalizó; Córdoba, que es una obra también muy simbólica -que tenía que empezar en 2011 y durar dos años-, fue inaugurada este año, la pudimos terminar, con varios años de retraso. La plataforma de Tucumán también es muy simbólica en cuanto a las posibilidades que los aeropuertos y la infraestructura le pueden brindar a la economía argentina.

El aeropuerto de Mendoza, Iguazú -la torre de control, que también estaba frenada y logramos terminar-, Aeroparque, Ezeiza, Salta, Comodoro, Trelew, Chapelco, obras que estaban frenadas o no estaban y se comenzaron de cero, o se reiniciaron.

Aquí ven el aeropuerto de Mendoza; la terminal estaba pendiente desde hace muchos años, avanzaba de forma muy lenta. Logramos mejorar la pista y la plataforma, que en general es el principal problema que los ingenieros y los arquitectos especialistas aeronáuticos ven en el crecimiento de la Argentina. Los estacionamientos y la calidad de servicio es lo que más nos reclaman las aerolíneas.

Y siguen en las filminas la torre de Iguazú, la plataforma de Tucumán, el aeropuerto de Córdoba, las obras en aeroparque, obras clave en Ezeiza.

A.N.A.C. FOLIO Nº 330

Las nuevas vialidades de Ezeiza -que ahora vamos a ver junto con el nuevo plano y el nuevo proyecto-, que es también algo muy simbólico. Si se quiere, el símbolo de lo que son los aeropuertos en Argentina es el de Ezeiza, un aeropuerto difícil de entender, difícil de usar, donde no está terminada ni siquiera la Terminal 1. Digo que se le puso "A", "B" y "C" a las terminales para que parezcan más, porque en realidad no había ni una terminada.

Chapelco y Trelew también son muy importantes para la seguridad y la conectividad.

Nuestro plan es renovar o hacer a nuevo diecinueve aeropuertos en los próximos tres años. Recordemos que en las últimas décadas, por lo menos en los últimos treinta años, lo que se hizo en materia de infraestructura aeronáutica en Argentina fue poco y nada. Se pueden contar verdaderamente, y por desgracia, con los dedos de una mano las obras que se hicieron; son muy pocos los aeropuertos nuevos: el de Bariloche -de la Fuerza Aérea-, el de Iguazú, un pedacito en 2000 del aeropuerto de Ezeiza, la parte de atrás de la zona estéril, una parte de Aeroparque, y no mucho más. Esto en los últimos treinta años.

Nosotros estamos proponiendo duplicar en los próximos tres años la cantidad de espacios, las posiciones y las plataformas en diecinueve aeropuertos -en un plan que consideramos extremadamente federal-, que son los que están mencionados aquí: Ezeiza, Aeroparque, Jujuy, Iguazú, Comodoro, Esquel, Córdoba, San Juan, Catamarca, Formosa, La Rioja, Posadas y Tucumán.

Lo que van a ir viendo es el resultado de un año de trabajo en proyectos que tienen que empezar en el primer semestre del año que viene. Nos hemos puesto objetivos muy ambiciosos, que esperamos resulten en acompañar el crecimiento esperado de la industria, que -como dije en un principio- está íntimamente relacionado y es la contracara de los aeropuertos. No se puede dar una cosa sin la otra.

Aquí observan el aeropuerto de Ezeiza, el nuevo hall y el nuevo estuche. Este último es la construcción principal por la cual todavía se entra; recordemos que fue hecha para el mundial 78 y todavía sigue en uso. Esto es también bastante simbólico de lo que es la renovación y las obras en infraestructura y el estancamiento -repito- como palabra esencial que vemos en el sector de infraestructura.

Y este es el nuevo aeropuerto. Quiero recalcar que lo que se hizo en el año 2000 -que yo por lo menos hasta hace algunos años entendía como lo principal del aeropuerto- es un pedacito chiquitito que observan aquí, que está abajo a la izquierda, y la parte de atrás, que se hizo en los últimos años. Con esto se puede entender que lo que falta hacer en el aeropuerto de Ezeiza es casi todo el aeropuerto. Nos hemos planteado como un objetivo muy ambicioso poder terminarlo en tres o cuatro años en sus diferentes sectores.

Aeroparque, que es clave, tiene una calidad de servicio que está muy agotada. Y están los aeropuertos del interior, algunos de los cuales ya podemos ir viendo, como el de Iguazú, Jujuy, San Juan -que hoy no tiene ninguna manga y es uno de los aeropuertos con peor calidad de servicio en el sistema-, Comodoro Rivadavia -que ya está en marcha- y Esquel, que creemos tendrá un fuerte impacto en el turismo en una zona que tiene muchísimo potencial, sobre todo de generación de empleo.

Este plan busca acompañar el desarrollo de las economías regionales, del federalismo de las provincias y, sobre todo, la creación de empleo, donde creemos que hay muchísimo potencial.

Para finalizar, nuestros clientes, para quienes nosotros trabajamos, son los pasajeros y las aerolíneas. Son los que nos plantean qué necesitan para crecer, para brindar mejor calidad de servicio y para viajar mejor, en el caso de los pasajeros.

A.N.A.C. FOLIO Nº 331

Esto que observan aquí son nuestros objetivos, que hemos ido tomando por parte de las aerolíneas. El principal es la comunicación; escuchar a los pasajeros, a las aerolíneas. Las aerolíneas no participaban del diseño de los aeropuertos, de la planificación. Las hemos incorporado con excelentes resultados. Esperamos poder seguir trabajando en los próximos años para que eso suceda.

Muchas gracias a todos. El tiempo es tirano. Me quedaba un segundo. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Di Stéfano.

Gracias también por su puntualidad.

A continuación, el señor Alberto Guevara, por la Empresa Argentina de Navegación Aérea, EANA. *(Manifestaciones.)*

Silencio por favor. Seguramente algunos de los expositores representarán sus críticas. Quédense tranquilos. Todos tendrán su tiempo.

Adelante señor.

Sr. Guevara.- Buenos días. Soy Alberto Guevara, vicepresidente de la empresa EANA, Empresa Argentina de Navegación Aérea.

Agradecemos especialmente a la Junta la posibilidad de poder presentar aquí brevemente a EANA, qué es lo que estamos haciendo, cuál es nuestro futuro y qué pensamos hacer, participando de una audiencia que evidentemente está relacionada con el futuro de la aeronavegación argentina.

Ya se ha comentado aquí mucho qué es lo que se ha recibido. Nosotros evidentemente también notamos el muy bajo desarrollo que hay en la aeronavegación. Hemos observado una muy baja inversión en el área, muy por debajo de lo que realmente era necesario para mantener incluso los niveles que requiere este tipo de actividades. También está el rediseño del espacio aéreo -a lo que me referiré brevemente- y una débil política relacionada con el personal, que es fundamental en nuestra estrategia.

Con respecto a EANA, quisiera decir -especialmente para quienes no la conocen muy bien- que es una empresa Sociedad del Estado que brinda servicios de aeronavegación. Tenemos todo lo que es la gestión del tránsito aéreo, la gestión y diseño del espacio aéreo. Somos responsables de la información para la aeronavegación y también de algunos de los servicios generales como para permitir una navegación segura y eficiente.

EANA es una empresa nueva. Fue constituida en febrero de 2016. Tomamos la responsabilidad de Pack que venía siendo ejercida hasta ese momento por la Fuerza Aérea. Constituimos una empresa de servicios de aeronavegación a medida con la visión estratégica del gobierno, relacionada especialmente con el crecimiento y las necesidades de desarrollar una industria que venía muy estancada. Para eso, como siempre lo hemos hecho -y es una base para nosotros, es uno de los valores que aplicamos-, utilizamos estándares y procesos de operación y de seguridad con calidad internacional.

¿Cuáles son los objetivos de EANA en el marco de un sector que crece, que es lo que estamos justamente discutiendo acá? Gestionar el tránsito aéreo potenciado en la demanda, tratando de acompañar y desarrollar la demanda como para que las necesidades de nuestros clientes -que son las líneas aéreas especialmente, los pasajeros y demás- estén siendo atendidas correctamente.

Creemos que es fundamental el diseño del espacio aéreo nacional, adaptarnos al crecimiento del sector, diseñando y optimizando el uso del espacio aéreo; mejorar la prestación de los servicios de información aeronáutica en meteorología, acompañando

A.N.A.C. FOLIO Nº 332

las necesidades -como decíamos- de los pilotos de las líneas aéreas y profesionalizar a los trabajadores de la aeronavegación, a lo que me referiré posteriormente.

Con respecto al crecimiento del sector y a lo que estamos haciendo en infraestructura, pensamos invertir en el período 2016-2018 aproximadamente 2.300 millones de pesos, más de 140 millones de dólares, que es más de cuatro veces el promedio anual que hemos tenido en los últimos años. Y esto para aumentar la eficiencia y la seguridad, para asegurar un menor costo de operación. Evidentemente todo lo que invirtamos en sistemas de aterrizaje automático, meteorología y operación general ayuda a reducir los costos de los usuarios. También, teniendo en cuenta en todo esto al medioambiente, la menor producción de CO_2.

Cuando nos referimos a un menor costo de operación, hablamos también de reducir los tiempos de viaje, las demoras y demás, que permiten disminuir los costos de la operación para los usuarios.

Nuestra inversión está destinada principalmente a los sistemas de comunicación -la comunicación tierra/tierra, tierra/aire- para el traspaso de la información aeronáutica, los sistemas de navegación -para permitir la ubicación de los aviones en vuelo-, las torres de control -ya habló Pato un poco de todo lo que se está haciendo también en los aeropuertos, incluyendo algunas torres, por ejemplo en Ezeiza, Aeroparque, Iguazú y demás-, y todo lo relativo a la vigilancia, asegurando que la separación entre los aviones sea la adecuada como para poder brindar seguridad operacional.

Yendo concretamente a lo que son las inversiones que estamos haciendo en lo que es comunicación, navegación y vigilancia, estamos incorporando y reemplazando equipos de comunicaciones en torres y ACC, los centros de control de área. Para que tengan una idea, los sistemas de radioayuda en Argentina tienen en este momento una antigüedad promedio de 29 años, cuando en realidad el OACI está planteando que tengan aproximadamente diez. Con las inversiones que queremos hacer vamos a llevarlo a nueve.

En cuanto a la redundancia de las comunicaciones dentro del sistema, es importante tener dos frecuencias para poder comunicarse cuando están en el aire los aviones. En el país lamentablemente todavía tenemos algunos problemas de interferencias que estamos tratando con el Enacom. El hecho de tener dos frecuencias aumenta por supuesto la seguridad del vuelo.

Dadas las nuevas tecnologías, estamos haciendo la migración de lo analógico a la tecnología IP en prácticamente todo el país y en forma paulatina.

Con respecto a los sistemas de navegación, estamos reemplazando e incorporando ILS, los sistemas de aterrizaje, los VOR para la navegación y los de distancia.

En cuanto a los sistemas de vigilancia, actualmente tenemos veintidós radares en manos de la Fuerza Aérea, por lo que trabajamos muy en conjunto. Tenemos cuatro radares bajo nuestra responsabilidad, y en tres de ellos estamos realizando un upgrade -Ezeiza, Paraná y Mendoza, actualmente en ejecución. Estamos incorporando en forma paulatina nueva tecnología de ADS-B terrestre y satelital.

Con respecto al rediseño del espacio aéreo, consideramos que es fundamental rediseñarlo y optimizarlo. Hemos creado un equipo argentino de diseño para tratar esto junto con la ANAC, la DNCTA -la Dirección Nacional de Control de Tránsito Aéreo, que es la responsable de nueve aeropuertos en el país- y las líneas aéreas, que son las principales interesadas en que todo esto también funcione. En conjunto estamos trabajando para rediseñar el espacio aéreo en un plazo de unos cuatro o cinco años y estamos armando en este momento el equipo. Estamos por publicar setenta procedimientos en el primer semestre de 2017.

A.N.A.C. FOLIO Nº 333

También hemos asegurado el apoyo internacional como para utilizar y aprovechar el conocimiento que tienen algunos otros países, que en este sentido están mucho más avanzados que nosotros. El PBN es un estándar en el mundo y acá todavía prácticamente está en pañales. Los beneficios son muy claros. Por el tiempo, iré un poco más rápido.

Acá ven un ejemplo de una ruta que podría ser, por ejemplo, de Córdoba a Ushuaia, donde tenemos la ruta tradicional, con los VOR y demás. Acá estamos trabajando en el rediseño, utilizando en parte los VOR y en parte información satelital, lo que nos permite -como dice en el slide, a la derecha- un ahorro de combustible muy importante. En esta ruta, por ejemplo, se disminuye el consumo en 1,3 toneladas de dióxido de carbono y se produce un ahorro directo en el uso de combustible.

Con respecto al crecimiento del sector en cuanto a las operaciones, estamos trabajando para desarrollar e implementar un centro de control de operaciones y poder controlar online el movimiento de los aviones, el estado de cada uno de nuestros equipamientos, de modo de poder tomar decisiones adecuadas en cuanto al flujo de tránsito aéreo y a la reparación rápida de equipamiento crítico para nuestro sistema.

Un punto fundamental también es la meteorología. Es evidente su importancia en la aeronáutica. A la derecha tienen el porcentaje de desvíos por problemas meteorológicos, según información de Aerolíneas Argentinas de abril y julio de 2016. Justamente por eso estamos invirtiendo fuertemente en todos los equipos de observación automática en los principales aeropuertos. Estamos trabajando con el Servicio Meteorológico Nacional para un nuevo nivel de servicios y todo eso nos ayuda a que les demos a los aviones una información mucho más precisa y concreta.

Un tema fundamental para nosotros es el del personal que trabaja con nosotros. Tenemos aproximadamente 2.000 personas que, como decía al principio, sufrieron un problema de falta de foco que se da en la política de personal. En este tiempo hemos hecho el primer convenio colectivo del sector, firmado con representantes gremiales y EANA, que era una demanda del sector desde hace mucho tiempo.

Somos una empresa estatal con un convenio específico para una empresa bajo la figura del servicio público. Este convenio incluye el plan de carrera profesional para ordenar y jerarquizar la carrera del personal, permite el desarrollo de cada una de las personas que componen nuestra empresa y está relacionado con su dedicación y su desarrollo profesional.

Consideramos que con todo lo que estamos haciendo -en lo que son las inversiones, el rediseño del espacio aéreo y el foco que tenemos en nuestro personal- estamos en condiciones de acompañar todo este crecimiento que se está planteando en esta audiencia. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- El gobernador de la provincia de Tucumán no ha podido asistir, por lo tanto lo va a reemplazar quien aparece en el orden del día con el número 13, el señor Sebastián Giobellina, presidente del Ente de Turismo de la provincia de Tucumán.

Sr. Giobellina.- Muy buenos días a todos los presentes, al ministro Dietrich, al ministro Gustavo Santos, a toda la Junta, al señor Irigoin, a las autoridades presentes.

Para quienes vivimos en el interior del país contar con diferentes posibilidades que nos permitan acceder a otros destinos nacionales e internacionales sin pasar por Buenos Aires resulta un anhelo largamente esperado. Por ello es que celebramos esta oportunidad como una esperanza de conectar nuestras ciudades para desarrollarnos y crecer como destinos turísticos, de comercio y de industria.

Para comenzar, tengo que contarles un poco la situación de Tucumán y cuál es su posicionamiento y las potencialidades que tiene nuestra provincia. Tucumán es dueña

A.N.A.C. FOLIO Nº 334

de un particular encanto natural; ofrece la magia de los contrastes y la diversidad de los paisajes, las llanuras, las montañas, los climas secos y húmedos, la selva exuberante y las tierras áridas, modernas ciudades, apacibles pueblos y ruinas indígenas, altas cumbres del oeste con numerosas cuencas, ríos, valles, y la vasta zona de la llanura hacia el este. Todo se recorre en corta distancia y por eso esta provincia es un lugar obligado para conocer.

Tenemos solo 22.500 kilómetros cuadrados y es la provincia más pequeña de Argentina. Su superficie representa el 0,8 por ciento del total del territorio nacional, siendo el Estado provincial de mayor densidad poblacional del país, con 67 habitantes por kilómetro cuadrado. La población para el 2011, de acuerdo con las proyecciones del INDEC, era de 1.500.00 habitantes y hoy estamos cerca 1.600.000, lo que representa el 32 por ciento del total de la población de la región NOA de la Argentina.

Tucumán cuenta con importantes centros de estudios e investigación, formando recursos humanos especializados, desarrollados y orientados a la producción local. La Universidad Nacional de Tucumán es la mayor universidad del norte argentino y una de las más reconocidas de Argentina, con más de 60.000 estudiantes. La Universidad Tecnológica Nacional posee en esta provincia una Facultad regional, la única sede ubicada en el Noroeste del país.

En Tucumán, asimismo, funciona una universidad privada religiosa, la Universidad del Norte Santo Tomás de Aquino y, desde 2007, una universidad laica privada, la Universidad de San Pablo-T. En el ámbito científico y tecnológico, cuenta con reconocidos centros de investigación tales como el CERELA, PROIMI, INSUGEO, INSIBIO, ISES, INQUINOA, ILAV y el reconocido Instituto Miguel Lillo, entre otros, además de un prestigioso centro perteneciente al Estado provincial, como es la hoy centenaria Estación Experimental Agroindustrial Obispo Colombres.

Respecto de la población del norte y del resto del país, a razón de los datos obtenidos a partir del censo 2010/2011 realizado por el INDEC tenemos, como les decía, una población de cerca de 1.600.000 habitantes en Tucumán. La incorporación de vuelos internacionales no beneficiaría solo a la provincia, sino también a los cerca de 6 millones de habitantes de todo el Norte argentino, que conforman toda la población y representan un gran potencial de turistas. Hoy en día la población norte respecto del resto del país representa el 12 por ciento de la población total de Argentina.

La provincia de Tucumán está ubicada al norte del país y es el centro de la región Noroeste de Argentina. Esta región está conformada, además, por las provincias de Catamarca, Santiago del Estero, Salta, Jujuy y La Rioja. El NOA tiene una extensión de 470.000 kilómetros cuadrados, que corresponde al 9,3 por ciento del territorio continental de la República Argentina, donde residen estos cerca de 6 millones de habitantes, que representan el 12 por ciento de la población total del país y una densidad poblacional media de 10 habitantes por kilómetro cuadrado. Su ubicación cuenta con un beneficio logístico importante ya que es atravesada de norte a sur por dos rutas troncales como la 9 y la 34, consideradas bioceánicas, que conectan a todas las provincias del NOA y al nodo ferroviario que se encuentra en la capital tucumana.

La provincia es un nodo logístico regional. El estar ubicada en el centro de la región NOA le confiere una posición estratégica para el comercio interno y del Mercosur, ya que está vinculada a los principales centros productivos del país a través de rutas nacionales que, teniendo como epicentro a San Miguel de Tucumán, conectan la provincia y la región hacia todas las direcciones cardinales. La red vial permite el acceso a los puertos del Pacífico en Chile, a través de los pasos fronterizos de San Francisco, en Catamarca, y Jama, en Jujuy, y el comercio regional con otros países limítrofes como Bolivia, Brasil y Paraguay.

A.N.A.C. FOLIO Nº 335

Tucumán es el mayor polo industrial y comercial del norte argentino, con más de 1.300 unidades industriales operativas, además de poseer el centro comercial y distribuidor más importante de la región.

Cuando hablamos de este eje central, estamos hablando de la conectividad que se puede lograr -con la ubicación geográfica que tiene Tucumán, considerando la importancia de los puertos del Pacífico, sobre todo de Chile- con ciudades importantes para nosotros como son Asunción del Paraguay o Montevideo, en un eje de este a oeste. Si ustedes ven bien el mapa y observan cómo está ubicada Tucumán, en el eje vertical de norte a sur van a ver que tenemos muy cerca de nuestra provincia un centro de comercio y de industria muy importante como es el de Santa Cruz de la Sierra. Cuando uno hace ese eje hacia arriba, ve que tenemos otro HUB distribuidor muy importante, como es Lima. Hoy en día, muchos de esos pasajeros tucumanos y del norte argentino buscan ese HUB internacional que hoy en día no podemos tener desde Tucumán hacia abajo.

Otra de las potencialidades tiene que ver con las exportaciones, que hace unos minutos se nombraron. Desde 2003 la provincia de Tucumán ha demostrado una destacada evolución de las exportaciones, lo que le ha permitido mejorar su posicionamiento en el ranking de exportaciones provinciales de Argentina. Las exportaciones tucumanas no solo se han incrementado con el correr de los años, sino que también se han diversificado respecto a los productos exportados y países destino de los mismos.

Estamos hablando de que se están exportando a la Unión Europea 307.000 toneladas; al Mercosur, 214.000; al NAFTA, 138.000; a Asia, 111.000; a Europa, 57.000; a todo lo que es Sudamérica, 49.000, y el resto del mundo, 41.000 toneladas de producto.

Tucumán es una tierra de diversidad; Tucumán es sinónimo de historia, de independencia; es el jardín de la República. Tucumán en naturaleza y cultura ofrece una gran cantidad de atractivos para el turista por sus variados y bellos paisajes, su excelente clima durante todo el año y porque posee también gran cantidad de áreas naturales, zonas de selva y bosque montano prácticamente vírgenes.

Creo que queda más que demostrado, en un año como este, que es el año del Bicentenario, que hemos superado prácticamente los 2 millones de visitas a nuestra provincia. Hemos arrancado un año con un Dakkar que ya es la sexta edición que elige pasar por Tucumán; hemos realizado un Congreso Eucarístico Nacional con cerca de 100.000 participantes y con un cierre de 300.000 personas que concurrieron. También hemos tenido en nuestra provincia las sesiones de la Legislatura Nacional y del Congreso Nacional, y el mismo 9 de julio, con todo el trasfondo que ello conlleva.

Estamos hablando de que para cada uno de algunos de estos eventos y acciones que hemos tenido a lo largo del año, por sobre todas las cosas con el turismo de reuniones, se ha necesitado conectividad. Y la verdad es que nos ha faltado esta conectividad entre las distintas provincias del Norte argentino, donde teníamos la mayor afluencia de turistas o visitantes a nuestra provincia.

Con respecto a la infraestructura aeroportuaria, Tucumán cuenta con una estación aeroportuaria "Aeropuerto Internacional Benjamín Matienzo"; tenemos 57 frecuencias semanales con destino a Buenos Aires y Córdoba. Es la segunda terminal en importancia a nivel nacional como aeropuerto carguero, con vuelos "full cargo" a Miami, transportando la producción tucumana de arándanos y otras frutas finas, como así también otros varios productos de exportación. Estamos hablando de que Tucumán este año ha transportado cerca de 5.000 toneladas y tiene una proyección de 7.000 toneladas para el año próximo. Se han terminado las obras en la terminal y en la

A.N.A.C. FOLIO Nº 336

plataforma, lo que permite casualmente poder trabajar con aviones comerciales y aviones de carga al mismo tiempo.

Repitiendo el concepto de que el tiempo es tirano, quiero terminar diciendo que el gobierno de Tucumán ve con gran agrado poder por fin usar la palabra que buscamos todos, que es federalizar la conectividad aérea para toda la Argentina. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Giobellina.

A continuación, en representación de la Asociación del Personal Aeronáutico, tiene la palabra el señor Llano. Adelante.

Sr. Llano.- Buenos días, autoridades de la mesa. Tengo que decir que más allá de la posibilidad de poder expresarme, tengo que lamentar el cambio de lugar para realizar la audiencia pública, teniendo en cuenta que este es un lugar de difícil acceso; el otro hubiera sido más cómodo. Pero se trasladó a este lugar, donde las audiencias públicas que se han realizado en esta zona no han terminado de la mejor manera en la calle. Llamativamente, venía para acá pensando en lo que tenía que decir, y me vino la imagen de los informativos de anoche, donde en Floresta los vecinos tomaron una comisaría porque no había policías y habían matado a un chico. Llego acá y me encuentro con más de 400 policías de Infantería, que supongo que estarán para proteger a los trabajadores que nos acompañan... *(Aplausos.)* ...que están afuera acompañándonos, pero después pensé de quién esos policías iban a proteger a los trabajadores, y me di cuenta de que quizás están para protegernos de las empresas de bajo costo que hoy se han expresado en este lugar. *(Aplausos.)*

Lo que están pidiendo los compañeros es si pueden les abrir la puerta, porque hay mucho lugar y hay muchos compañeros afuera para pasar.

Participé de la última audiencia de esta Junta hace más de diez años y no me encontré con el ambiente con el que lamentablemente me encontré hoy en la puerta.

Hasta aquí, tal cual marca la ley, estamos en una audiencia pública donde hasta el momento se han presentado las partes interesadas en mostrarnos los beneficios de cada una de las empresas que tienen interés de operar en el país. Han hablado los funcionarios de los organismos públicos oficiales que tienen que ver con la actividad y ahora le toca a la parte de todos los actores de la actividad, que son muchos y variados.

Nosotros no estamos de acuerdo con el ingreso de nuevas compañías en la modalidad de bajo costo. La Asociación del Personal Aeronáutico no está de acuerdo porque conocemos cómo funcionan las bajo costo, sabemos lo que generan, sabemos las condiciones de trabajo que generan, la precarización que traen a los trabajadores de las distintas aerolíneas y de las distintas organizaciones gremiales. El señor de Flybondi se sinceró y dijo "somos una compañía de bajo costo", aunque prefirió llamarla eficiente. Él tuvo una compañía de bajo costo en Suiza y no sabemos qué pasó con esa compañía. *(Aplausos.)*

Hay empresas en este país que tienen, empezando por la línea de bandera, 70 años; Austral más de 50 años; Andes, 10 años; Lan Argentina, American Jet, que tienen mucho prestigio, mucha historia, muchos trabajadores, y hoy tienen que venir a competir o a tratar de compartir rutas con empresas que no existen, que están haciendo, según nuestro punto de vista, la aventura de ver si pueden ingresar en el mercado argentino sin tener una empresa, no hay empresas. Hablo de Alas del Sur, hablo de Flybondi, y tampoco existe Avian en los hechos, sino que existe en los papeles como las otras dos. *(Aplausos.)*

Tenemos empresas como Flybondi, que tiene declarado un patrimonio inicial de 6.000 dólares y Alas del Sur de 75.000 dólares, para una empresa aérea que tiene que competir con estructuras enormes, como son las antes mencionadas. Con 6.000 dólares

A.N.A.C. FOLIO Nº 337

viene a pedir 99 rutas; hay que tener un poquito de vergüenza, ¿no? Con ese capital... Si tuviera una compañía aérea atrás podría ser, pero... *(Aplausos.)* Quizás nosotros no nos dimos cuenta y esta es la lluvia de inversiones de la que tanto se habla, y es la de 6.000 dólares por un lado y la de 70.000 por otro.

No voy a hablar de las empresas que ya operan en el país, como Andes y American Jet, porque ya las conocemos, tenemos trabajadores representados y tenemos convenios. Al inicio de la presentación -que vimos desde afuera porque no habíamos ingresado- el ministro de Transporte dijo que las empresas iban a respetar los convenios y que iban a tener convenios con todos los sindicatos, como corresponde en la Argentina y es algo que debe ser así. Ahora, cuando la representante de Avian dice que ya tienen una cantidad de trabajadores y dice que planean volar en marzo de 2017, lamentablemente tengo que decirle a la representante de Avian que no van a poder volar en 2017 porque para marzo de 2017 solamente faltan tres meses y no se han sentado a discutir convenio con ninguno de los gremios en la Argentina. *(Aplausos.)* Los gremios argentinos no vamos a permitir que los trabajadores salgan a volar o a trabajar en tierra sin el convenio colectivo correspondiente.

Por eso digo que nadie nos ha llamado a discutir convenio. Hemos tenido una charla, pero un convenio no se discute en dos o tres meses. Si pretenden volar en marzo de 2017, ya deberíamos estar trabajando y muy fuertemente para que los trabajadores salgan el primer día con ese convenio que hoy no existe.

Por otro lado, low cost, Flybondi. Dicen que van a tener 2.500 trabajadores y dicen que van a tener 27 aeronaves. Ojalá; sería importante. Yo algo de las low cost conozco porque soy presidente del Comité del Sindicato de Tierra de la Federación Internacional de Trabajadores de Transporte con sede en Londres y desde allí venimos denunciando hace años la campaña de las compañías low cost, que precarizan las condiciones y en algunos casos humillan a los trabajadores de las mismas compañías. En algunos sindicatos -de los lugares donde se permiten los sindicatos- conozco casos de que a los tripulantes los hacen volar por hora para que no se afilien al sindicato. El que no se afilia, vuela más, y el que se afilia, no vuela. Estas son las condiciones que tienen las bajo costo para los trabajadores, donde los trabajadores tienen que pagar su uniforme, donde tienen que pagar los cursos y donde algunos tripulantes tienen que hacer la limpieza de los aviones.

En esas condiciones se están preparando Aerolíneas Argentinas y Lan para competir con las bajo costo. Estas dos empresas que mencioné ya nos anunciaron que el año que viene dejan de dar la caja con alimento que dan en los vuelos de cabotaje. ¿Esto qué significa? Que aquellos que dicen que las low cost van a generar trabajo, mienten; lo primero que van a hacer es perder el trabajo los trabajadores de las empresas de catering al no tener que proveer la comida para servir en los aviones. *(Aplausos.)*

Esta compañía habla de operar en Palomar, un aeropuerto militar. Yo pregunto quién va a ser el prestador del servicio aeroportuario. Aeropuertos 2000 y London Supply no figuran como concesionarios de ese aeropuerto militar que está en condiciones calamitosas. ¿Quién va a invertir para poner a ese aeropuerto en condiciones? En ese aeropuerto no está la empresa Intercargo, que tengo el orgullo de representar. ¿Quién va a dar el servicio de rampa a la empresa Flybondi?

Por esto creemos que no es muy serio lo que se está tratando como tampoco son serios los planteos de las empresas de bajo costo que se están presentando en la audiencia.

Recién habló el presidente del ORSNA, del organismo regulador de los aeropuertos, y coincidimos en muchas de las cosas que dijo, pero si Flybondi va a traer 27 aviones con el tiempo y 12 va a traer Avian, ¿dónde van a estacionar los aviones? No

A.N.A.C. FOLIO Nº 338

hay lugar hoy en los aeropuertos. Hoy en Aeroparque a las 12 de la noche no hay lugar para los aviones, salvo que tengan pensado construir otros aeropuertos y no fuimos informado de ello. *(Aplausos.)*

Algunas de estas empresas no tienen trayectoria ni -como hemos dicho- solvencia económica, o no la han podido demostrar, o quizás no lo han querido demostrar, no sabemos. Tenemos que empezar a hablar en serio.

Se habló de 50 trabajadores en Avian ya incorporados; no sabemos a qué gremio pertenecen porque no han hablado de ese tema con los gremios y, por lo tanto, no sabemos en qué condiciones están esos trabajadores, bajo qué convenio los contrataron, bajo qué categoría o bajo qué escala salarial. Para eso tenemos que tener convenio y esas empresas para volar tienen que tener convenio.

No quiero que se tome como una amenaza, pero las empresas nuevas con las nuevas rutas no van a volar hasta que no tengan los convenios establecidos para cada organización de tierra y de vuelo. *(Aplausos.)*

El vicegobernador de Tucumán acaba de hablar de la importancia que tiene para Tucumán la llegada de distintos vuelos, las instalaciones, el traslado de arándanos de esa zona, pero una de las empresas que dijo que va a ser subsidiada por el gobierno de Tucumán, como lo hicieron público…

Sr. Moderador (Corcuera).- Un minuto más.

Sr. Llano.- Gracias. Han dicho que la van a subsidiar con una cantidad importante de millones de dólares. Yo creo que la aerolínea de bandera, si hay una empresa extranjera que va a ser subsidiada, debería dejar de volar a esa provincia porque si no recibe subsidio de la provincia, que vuele la empresa subsidiada. *(Aplausos.)* Pero, llamativamente, los vuelos de esta compañía no van a pasar por Tucumán y por eso digo que es dudosa la solidez de estas empresas; nos quedan muchas dudas. Ustedes tendrán que evaluarlo.

No queremos que estas empresas se conviertan en la nueva Lamia; no queremos más accidentes. Ya hemos pasado por esto en los 90 y estas empresas lo único que reúnen son los requisitos para tener una nueva Lamia. Por favor, les pido que reconsideren los pedidos de estas empresas. Queremos trabajo argentino, queremos trabajo genuino, no precario y con convenios colectivos de trabajo. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Llano.

A continuación, en el orden del día figura el señor Alem, pero no se encuentra. Por lo tanto, daremos la palabra al señor Brey, por la Asociación Argentina de Aeronavegantes. Adelante, señor Brey.

Sr. Brey.- Buenos días. Gracias a la mesa, gracias a todos los compañeros presentes.

Vengo del gremio de la Asociación Argentina de Aeronavegantes y quiero decirles que los aeronavegantes tenemos coherencia. Hemos tenido coherencia a lo largo de este tiempo que hemos estado al frente de nuestra conducción y venimos diciéndole que no a los cielos abiertos. Sé que estuvo hablando el ministro de Transporte, pero no tuve la oportunidad de escucharlo porque el ingreso, como dijo el compañero Edgardo, fue bastante malo. Nosotros venimos diciéndole que no a los cielos abiertos. Sabemos que es una política que atenta contra las fuentes de trabajo y contra las compañías nacionales, por lo que vamos a seguir sosteniéndolo.

Pero también los aeronavegantes vamos a seguir luchando por los puestos de trabajo. Y esta lucha nos ha llevado a que, cuando fue el conflicto de Sol, hayamos podido reinsertar a todos los compañeros afiliados en distintas empresas de la actividad. Hoy algunos están volando en Andes, otros compañeros están en Lan y otros compañeros están en Austral.

A.N.A.C. FOLIO Nº 339

Decía que vamos a seguir con esta lucha, pero además vamos a seguir defendiendo no solo el puesto de trabajo, sino también el trabajo digno, el trabajo que dignifica. Y vamos a seguir peleando contra el trabajo precarizado, contra la flexibilización laboral, porque entendemos que muchas empresas de bajo costo pretenden que los trabajadores sean la variable de ajuste. Vamos a seguir peleando en contra de eso.

Gracias a esto, nosotros en tres años de gestión hemos firmado tres convenios colectivos de trabajo: con la empresa Sol, con la empresa Andes y con la empresa Lan. Y hoy el ciento por ciento de los tripulantes de cabina en la Argentina está amparado bajo un convenio colectivo. Por lo tanto, pretendemos -como dijo el compañero Edgardo Llano- que las empresas que quieren operar se sienten con los sindicatos para firmar un convenio colectivo de trabajo.

Por supuesto, también vamos a seguir defendiendo a Aerolíneas Argentinas y a Austral como líneas de bandera y del Estado. Hubo una ruta que se perdió, primero fue la de Auckland y después la de Sidney, que hoy hace Air New Zeland con un alto porcentaje de ocupación y está pidiendo más rutas. Esto no podemos permitirlo más. Nosotros tenemos dos líneas aéreas de bandera, podemos decir -Aerolíneas y Austral-, que tienen posibilidad de expansión genuina, que tienen ya rutas otorgadas, que cuentan con aeronaves, que tienen mano de obra calificada y muy entrenada. Son dos aerolíneas que hoy están a la vanguardia en los estándares de puntualidad y de seguridad en Latinoamérica y, por qué no, en el mundo.

En este sentido, también nos hacemos la siguiente pregunta: si se inicia un período de expansión, creemos que primero debe hacerse con las líneas de bandera, ¿no?; la expansión tiene que venir primero... *(Aplausos.)* ...con Aerolíneas Argentinas y Austral y que si se le da lugar a otras empresas, tiene que ser porque Aerolíneas y Austral no tienen capacidad operativa. Creemos que el ingreso tiene que ser, primero, de empresas nacionales nuevas y, en última instancia, de empresas extranjeras. *(Aplausos.)* También nos preguntamos -repito que no pude escuchar al ministro- el porqué de los subsidios a estas empresas cuando estas empresas van a llevar sus dividendos a sus países de origen.

Por último, quiero decirles que cuenten con nosotros, nosotros vamos a apoyar que haya más puestos de trabajo, para que haya más mano de obra argentina, para que haya expansión en la industria y para que también Aerolíneas Argentinas, Austral, Lan Argentina y Andes crezcan. Pero también quiero decirles que no cuenten con nosotros si se va a implementar alguna política que perjudique a nuestras líneas aéreas de bandera. *(Aplausos.)* No cuenten con nosotros si alguna de estas empresas viene a implementar la precarización o la flexibilización laboral.

También quiero decirles que si los trabajadores vamos a ser la variable de ajuste, tampoco cuenten con nosotros. *(Aplausos.)* Si vamos a tener empresas extranjeras explotando compañeros y poniendo en juego la seguridad de millones de compatriotas para llevarse un mango más a su país, tampoco cuenten con nosotros. Les aseguro que si es así, nos van a tener de la vereda de enfrente, haciendo lo que mejor sabemos hacer: luchar por nuestros principios y convicciones. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Brey.

A continuación, tiene la palabra el señor Ignacio Crotto, subsecretario de Turismo de la provincia de Buenos Aires.

Sr. Crotto.- Muy buenos días a todos, muchísimas gracias por esta oportunidad.

Como todos saben, la provincia de Buenos Aires es la provincia más grande la Argentina; tiene 307.571 kilómetros cuadrados y es más grande que Italia, por poner un ejemplo. Además, es el 40 por ciento de muchas cosas: más del 40 por ciento de los

A.N.A.C. FOLIO Nº 340

pernoctes en la Argentina son en la provincia de Buenos Aires, tiene alrededor del 40 por ciento de la población de nuestro país, así también sucede con muchas actividades relacionadas con el agro, la industria y el turismo, como se decía recién.

Sé que hay ocho rutas pedidas, desde Córdoba, Neuquén y Buenos Aires hacia Mar del Plata, Bahía Blanca, Villa Gesell y Tandil. Si bien hay otros lugares importantes de la provincia de Buenos Aires, sin duda estos cuatro destinos son muy importantes también para que estas aerolíneas puedan volar por diferentes cuestiones. Como decía el ministro Dietrich, la mayoría de la gente en este país se mueve en auto. En segundo lugar, mediante el transporte de micros de larga distancia, y tercero, en aviones.

La verdad es que la provincia de Buenos Aires, teniendo en cuenta las cercanías al principal centro emisor que es la Ciudad de Buenos Aires, que es el conurbano de la provincia, sin duda es aquel lugar en el que a los atractivos que tenemos, como la Costa Atlántica, las sierras, el Delta, el turismo rural, los pequeños pueblos, las lagunas, los ríos, turismo aventura, turismo religioso y tantas otras actividades que se pueden realizar turísticamente hablando en la provincia de Buenos Aires, la mayoría de la gente llega en su vehículo particular.

Con respecto a Mar del Plata, sumado el Partido de General Pueyrredón y los alrededores, hay cerca de un millón de personas que habitan en General Pueyrredón, es decir, Mar del Plata, Miramar, Balcarce, Mar Chiquita.

Mar del Plata tiene una cantidad de arribos que ya vienen la mayoría de la ciudad de Buenos Aires y de la provincia de Buenos Aires, ya tiene vuelos de dos aerolíneas, una tercera que vuela según también en distintas épocas del año, tiene más de 55.000 plazas hoteleras y más de 250.000 plazas extra hoteleras, tiene movimiento del aeropuerto, que es el internacional Astor Piazzola de 90.000 pasajeros por año, tiene estas frecuencias de Aerolíneas Argentinas y de Austral, tiene vuelos directos desde Mendoza, nuevos vuelos desde Mendoza, Tucumán, Rosario y Córdoba, y por poner un ejemplo, el verano pasado, o sea enero y febrero de este año, Tucumán tuvo un 78 por ciento de ocupación y los vuelos de Córdoba un 68 por ciento de ocupación. Por eso no me cabe ninguna duda que los nuevos vuelos que se puedan sumar a esta ciudad van a fortalecer a ese destino no sólo desde la parte turística sino también con las otras actividades que tiene la ciudad de Mar del Plata.

La ciudad de Mar del Plata está cuarta en el ranking de destinos de turismo de congresos y convenciones. Es uno de los productos más importantes que tiene la ciudad de Mar del Plata, se han hecho grandes eventos en esa ciudad, como por ejemplo la salida del rally Dakar hace pocos años, algunos años atrás los panamericanos, la final de la Copa Davis, cumbres de presidentes, cumbres de alcaldes, un montón de congresos, convenciones, eventos deportivos. Por eso la importancia de Mar del Plata para que el aeropuerto pueda recibir más vuelos hacia esa ciudad.

Además, tiene por supuesto un muy importante parque industrial, un muy importante puerto y tiene varias universidades nacionales, provinciales y locales.

Con respecto a la ciudad de Bahía Blanca, tiene una población cercana a los 395.000 habitantes según el INDEC de 2010, tiene casi 2.000 plazas hoteleras, tiene movimiento de dos aerolíneas, tiene puerto de ingreso, es una puerta de ingreso hacia una región muy turística como es Sierra de la Ventana y toda la región del sudoeste, que está creciendo mucho en los últimos años y que no me cabe ninguna duda que van a seguir creciendo en estos años que estamos transitando.

Es un lugar muy importante también el tema de turismo de reuniones, que ocupa el número vigésimo tercero del ranking nacional para lo que es turismo de congresos y convenciones; y tiene un polo industrial y petroquímico muy importante, además de

A.N.A.C. FOLIO Nº 341

también un puerto muy reconocido en toda la región. Y también tiene universidades nacionales y provinciales.

En cuanto a Villa Gessel, lugar de la Costa Atlántica también muy reconocido, que si bien la población es de casi los 35.000 habitantes en esa localidad, sin duda la posibilidad de que haya vuelos a ese aeropuerto se fortalece por supuesto, además de Villa Gessel, Pinamar, General Madariaga, el Partido de la Costa, que luego de Mar del Plata el Partido de la Costa es el segundo municipio que más turistas recibe. Mar del Plata recibe por año alrededor de ocho millones de visitantes y el Partido de la Costa es el segundo, por supuesto la mayoría en temporada de verano, pero durante todo el año lo recibe y el Partido de la Costa está en el segundo lugar.

Tiene alrededor de 25.000 plazas hoteleras y si bien hoy no está funcionando el aeropuerto, haciendo un par de modificaciones por el tema de un basural y otras cuestiones de fácil manejo, se puede sin duda poner operativo rápidamente.

En cuanto a Tandil, una de las ciudades turísticas más importantes también que tiene la provincia de Buenos Aires -durante todo el año, todos los fines de semana recibe turistas- tiene una población cercana a los 125.000 habitantes. Pero muchos municipios también de la región, en especial la parte del agro, se verían muy favorecidos si llegan los vuelos a esa ciudad.

Tiene más de 8.000 plazas hoteleras, hay muchos complejos de cabañas que se están realizando, es un destino turístico posicionado para escapadas de fin de semana, como decía recién, donde todos los fines de semana y fines de semana largo, muy bien posicionado en Semana Santa, pero por supuesto también en el verano mucha gente elige ese lugar serrano de la provincia de Buenos Aires.

Es un importante polo metalmecánico, agroindustrial, turístico y de software, y también el tema de turismo de reuniones, donde está en el puesto vigésimo cuarto en el ranking nacional del año pasado, donde con 28 eventos se está posicionando muy bien y hay una política turística muy importante que se trabaja entre municipio, la provincia, la Nación y el sector privado, que hace que Tandil venga creciendo año a año. Y también tiene universidades nacionales.

Esos son los cuatro destinos a los cuales están pedidas las rutas, por lo cual creo que es muy importante que estas nuevas rutas las distintas aerolíneas puedan volar hacia esos destinos. Pero también algo más. Cuando yo hablaba al principio de las distancias, sé que a veces por la extensión que tiene la República Argentina no es lo mismo un vuelo hacia Ushuaia -o algunos de los colegas de acá, de Tucumán-, hacia el resto de la Patagonia, hacia Mendoza, Santiago del Estero, Misiones; y también es muy importante los vuelos para los destinos de la provincia de Buenos Aires, pero no tenemos que descuidar también el transporte de larga distancia automotor. Por eso sería muy importante que la Secretaría de Planificación trate de encontrar el punto de equilibrio para que estos nuevos vuelos funcionen y les vaya muy bien, y la gente pueda disfrutar de esos vuelos y poder hacer escapadas cortas o escapadas más largas también; pero sería importante tratar de encontrar ese punto de equilibrio para que puedan convivir todos los tipos de transporte de la provincia de Buenos Aires y que no se vean perjudicadas las fuentes de empleo, que es una de las prioridades que tenemos todos para generar nuevos puestos de trabajo.

Así que nuevamente muchísimas gracias, bienvenidos a estas nuevas rutas aéreas, y ojalá les vaya muy bien cuando empiecen a operar en la provincia, como ahora a partir del 2 de enero, que empieza a volar una de las líneas hacia Mar del Plata. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Crotto.

A.N.A.C. FOLIO Nº 342

Antes de la señora María José Taveira, en representación de IATA, hemos cambiado a una persona, la hemos adelantado debido a que va a tener que irse inmediatamente después porque tiene problemas para asistir en el horario en que había quedado en el orden del día. Es el señor Horacio Quiroga, intendente de la ciudad de Neuquén, a quien le pedimos que se acerque al atril para empezar su presentación de 10 minutos. ¿Se encuentra? Sí. Adelante, señor Quiroga. Gracias por venir.

Sr. Quiroga.- Muchas gracias por la consideración, pero tengo que tomar el vuelo.

Sr. Moderador (Corcuera).- Por eso.

Sr. Quiroga.- Para volverme inmediatamente a Neuquén.

Sr. Moderador (Corcuera).- Nos enteramos. Adelante.

Sr. Quiroga.- Quiero agradecerles por poder participar en esta audiencia pública número 218, que después de 11 omisiones consecutivas se lleva adelante a través de la decisión del gobierno nacional, tal cual lo expresara el ministro Dietrich.

Vengo en cumplimiento de mi deber, de mi obligación, como intendente de la ciudad de Neuquén, pero también motivado como un ciudadano neuquino nacido y criado, que la distancia hace que durante muchos años uno esté permanentemente transitando porque las distancias son grandes, las ocupaciones y la diversidad hace que la gente de distintos lugares del interior del país tenga que desplazarse permanentemente.

Quiero decir especialmente que entiendo que las decisiones de gobierno tienen que estar motivadas por una prioridad. La prioridad es la búsqueda del interés común, del bienestar general. La segunda, los intereses sectoriales. Y la tercera, los intereses personales. Por lo tanto, cualquier alteración de esta lógica significa malversar las decisiones que hacen a las políticas públicas.

Quiero decirles que el aeropuerto de la ciudad de Neuquén ha recibido 721.000 personas el año pasado, con un promedio mensual de 62.000 personas. Es entre el tercero y quinto del país, de acuerdo a distintas circunstancias, y tal cual lo expresado en las distintas exposiciones, no hay ninguna duda de que hay una demanda insatisfecha, porque si estuviera satisfecha estaríamos en consonancia con los países vecinos, donde más del 50 por ciento de los habitantes viaja en avión.

Quiero decirles que la ciudad de Neuquén tiene la particularidad de duplicar prácticamente su población cada 10 años por distintas circunstancias. En algunos momentos por cuestiones de turismo, en otros por actividades de hidrocarburos, pero la realidad es que se incrementa exponencialmente la cantidad de gente que se va a radicar o que viaja permanentemente a la ciudad de Neuquén.

Quiero decirles que recién en 2005-2006 se otorgaron dos nuevas líneas, que creo que eran Andes y LAN, con lo cual incrementó las ofertas y las posibilidades de poder contar con un mejor servicio, de acuerdo a las circunstancias.

En este momento, se han solicitado, dentro de la presentación de la solicitud de rutas aéreas, tres empresas: la empresa Alas del Sur, American Jet Sociedad Anónima y FB Líneas Aéreas, con los recorridos que ustedes ya conocen. Pero, en ese sentido, quiero particularizar una para expresarlo gráficamente y lo que significa el absurdo y la falta de lógica a veces para dar respuesta a la demanda del usuario, que se supone que es la razón de existencia de las líneas aéreas. Si no, ¿para qué existe la línea aérea si no es para satisfacer la demanda de los pasajeros? Creo que si no tuviéramos pasajeros no tendríamos líneas aéreas. Entonces, vaya que ese tema no es necesario ni siquiera discutir.

En el caso de la empresa American Jet, que dentro de las líneas requeridas está Neuquén-Temuco-Santiago de Chile, y hay otra que pasa por Comodoro Rivadavia-Río

A.N.A.C. FOLIO Nº 343

Gallegos-Punta Arenas. Es decir, nos pone en conectividad y mejora la relación de todo tipo con Chile.

Yo les puedo contar algo que me parece absurdo, que significa que un ciudadano que quiera ir a Temuco desde la ciudad de Neuquén, que en vuelo son 35 o 40 minutos, tiene que venirse primero a Buenos Aires, pasear por Buenos Aires, después a Santiago -un rato más en Santiago de Chile- y después a Temuco. Recorrer aproximadamente 4.000 kilómetros, algo que en línea recta está aproximadamente a 300 y pico a 400 kilómetros. Es decir, un montón de escalas, un montón de paseos, un montón de cosas, vicisitudes de lo que significa el embarque, el preembarque y un montón de cosas, que podría ser resuelto con un vuelo de 45 minutos. Es decir, esto demuestra absolutamente el absurdo que me parece que no merece demasiadas explicaciones ampliatorias sobre este tema.

No hay ninguna duda que hemos estado acostumbrados a la falta de federalismo también en materia de las líneas aéreas. No hay ninguna duda que la posibilidad de tener mejores opciones mejora la conectividad, pero también mejora el turismo: no hay destino turístico sin líneas aéreas. Se supone que este siglo XXI colapsa las distancias, las achicamos, mejoramos el desplazamiento de la gente, del pasajero, que es lo que nosotros tenemos que cuidar, porque en definitiva, como dije y lo voy a reiterar, la razón de la existencia de las líneas aéreas es la satisfacción del pasajero.

Pero claro, a veces caemos en alguna tentación. ¿Cuál es la tentación? La exclusividad. ¿A qué se tiene temor, a la competencia? No hay ninguna duda que es una tentación, pero guarda que a veces la falta de competitividad hace que el jugador sea uno solo, corra uno solo la carrera y encima salga segundo. Y la prueba está en la falta de respuesta que han tenido las políticas aeroportuarias de la posibilidad de que los ciudadanos puedan tener muchas más opciones.

Veo casi con algún signo de envidia cuando veo que en Chile más del 50 por ciento de los ciudadanos usa el avión. Colombia lo mismo. Perú lo mismo. ¿Y en la Argentina qué? ¿Le tenemos miedo a volar? Es decir, faltan ofertas. (*Manifestaciones.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Silencio, por favor.

Sr. Quiroga.- Si no, no hay ninguna duda… (*Manifestaciones.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Por favor, les pido que respeten al orador.

Sr. Quiroga.-… o el 20 por ciento de los ciudadanos son demasiado valientes o en otro lugar han priorizado esto que se supone que es la comodidad del pasajero.

No estamos hablando de cuestiones de soberanía, no estamos hablando de una cuestión deportiva, esto no es River-Boca; estamos hablando de los usuarios, mirá qué sencillo. Es sencillísimo, casi que le sobra lógica. Pero parece ser que explicar lo obvio a veces resulta complejo, porque hay tantos especialistas en lo obvio, de las cuestiones importantes por lo general son pocos los que se dedican.

Así que yo espero que en cumplimiento de las obligaciones y exigiendo todas las características que tiene que tener la seguridad de la concesión de una línea, le puedan dar satisfacción al mercado, que el mercado se llama nada más ni nada menos que usuario, pasajero. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor intendente.

A continuación… Perdón, ¿la señora Taveira está? Adelante, señora Taveira. La teníamos ahí en espera. Disculpe usted.

Sra. Taveira.- Señoras y señores, muy buenos días. Mi nombre es María José Taveira y soy gerente para Argentina de IATA.

Muy brevemente, para los que no nos conocen, no todos nos conocen, somos la Asociación Internacional del Transporte Aéreo y somos una organización que tiene 265

A.N.A.C. FOLIO Nº 344

líneas aéreas miembros que representan el 83 por ciento del tráfico mundial de pasajeros.

Pero más allá de este número, también conectamos a 500 líneas aéreas con más de 60.000 agencias de pasajeros y de carga a través de nuestros sistemas financieros de liquidación de pasajes y de guías aéreas.

¿Qué hacemos? Bueno, entre otras actividades, muchas otras, establecemos los estándares para la industria en distintos aspectos, como ser seguridad operacional, aérea, procesos, liquidación de pasajes, etcétera, entre muchos otros.

Nuestro objetivo es ayudar a crear una estructura común para la industria, y en lo posible tratar de simplificar el entorno de la aviación, no hacerlo más complejo.

Hacía mucho que no se realizaba una audiencia de este tipo por este tema. Ya lo habíamos dicho, así que resaltamos la posibilidad del diálogo. Ya lo habíamos dicho en el Aviation Day, el Día de la Aviación, que se realizó en el mes de mayo pasado, que también se realizó después de 10 años. Así que resaltamos la posibilidad de expresar nuestra opinión.

Mi exposición va a ser muy breve, ya que no voy a entrar en el detalle de lo que han presentado las compañías en el comienzo, ya que hemos tenido acceso a esa información, al igual que el resto de los aquí presentes, solamente en el día de hoy.

Los beneficios de la aviación alcanzan a toda la población, esto ya lo sabemos. Por eso nuestra industria es única, juega un rol único, y en el caso de Argentina esto no es la excepción, por supuesto. La aviación acerca a la gente, facilita el comercio, trae prosperidad, conecta regiones remotas, algo sobre todo importante en un país tan extenso como el nuestro.

En Argentina la aviación contribuye con 72.000 empleos directos. Y si vamos a aquellos que derivan de la aviación, que son los llamados indirectos, la cifra sube a 296.000. Vean la importancia que tiene.

En términos de número de pasajeros, durante los últimos 10 años hemos crecido la mitad que los países vecinos. Crecimos un 50 por ciento. La cifra en sí es significativa, pero si la vemos en forma relativa con nuestros vecinos, es la mitad.

En términos de conectividad también estamos menos conectados que los vecinos, que los países de la región. Llegamos en forma directa a menos países que ellos. Esto no sólo afecta el tráfico internacional sino principalmente afecta al turismo receptivo, porque vienen menos cantidad de turistas internacionales, que son los que después a su vez van a circular a través del tráfico doméstico por todo el país.

En el tema de vuelos por pasajeros, o así llamado propensión a volar, el tema ya fue mencionado en varias de las presentaciones, incluso en la última, así que no me voy a detener; pero es sabido que el promedio de vuelos por pasajeros es mucho menor que en países como Chile, Brasil, Colombia o Perú. Pero en lo que sí me voy a detener es en las proyecciones, porque IATA realiza proyecciones a 20 años, o sea de acá a 2035, y estamos proyectando para estos países que mencioné un crecimiento del 100 por ciento en el número de vuelos por pasajero, mientras que en Argentina este número es ínfimo, muy menor, en tanto y en cuanto se mantenga el marco regulatorio restrictivo imperante.

Ahora, dicho esto, creemos también que el potencial para crecimiento de la demanda es muy significativo si se toman las medidas necesarias. Y en este sentido IATA considera muy positivo la realización de reformas que permitan el crecimiento de la industria y la llegada de participantes a la misma. Pero queremos resaltar algunas premisas que tienen que son necesarias para esta reforma.

Primero, tiene que establecer un ambiente regulatorio transparente y justo. Segundo, tiene que resultar menos agobiante, menos gravoso para todos los

A.N.A.C. FOLIO Nº 345

participantes. Tercero, tiene que brindar oportunidades equitativas de competir a los participantes.

Y en último lugar me voy a referir a la infraestructura, no porque sea menos importante. Creemos que tiene que estar la infraestructura en el lugar necesario para acompañar este crecimiento, si se quiere que ocurra, sin generar cuellos de botella.

Nos estamos refiriendo a infraestructura de aire, de tierra. Nos referimos a un plan que surja de proyecciones y de un análisis integral del tráfico de pasajeros y de carga, adónde se quiere ir en los próximos 20 años. No tiene que ser algo aislado sino que tiene que ser integral, tiene que mirar a todo el sistema en su conjunto, doméstico e internacional; tiene que tener en cuenta el crecimiento de todos los integrantes de la cadena, porque esto es una cadena y funciona de manera coordinada. Tiene que prever el crecimiento no sólo de líneas aéreas, aeropuertos, servicios de aire y de tierra, proveedores de combustible también, por mencionar solamente algunos.

Y, por último, tiene que ser un plan de infraestructura equilibrado, que permita el crecimiento pero que tampoco genere una capacidad ociosa desmesurada, ya que sabemos que eso tiene un costo muy grande que redunda en operadores y, en última instancia, en el pasajero también.

Desde IATA nos encontramos preparados para seguir trabajando junto con las autoridades y con todos los participantes de la cadena para lograr el objetivo de que cada vez más personas puedan acceder a volar. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señora Taveira.

A continuación, tiene la palabra el señor Oscar Ghezzi. ¿Lo tenemos aquí, con nosotros? Señor Ghezzi, ¿se encuentra en la sala? No ha llegado. Bueno, probablemente entonces le demos un turno posteriormente. Habrá que avisarle.

Entonces, quien sigue en el orden del día es el señor Ignacio Abel Palacios, Director Nacional de Control de Tránsito Aéreo del Ministerio de Defensa. ¿Se encuentra el señor Palacios? Tampoco. No va a hacer presentación.

Por la Cámara de Compañías Aéreas en Argentina JURCA. Muy bien, adelante señor Baravalle.

Sr. Baravalle.- Buenas tardes a todos. Buenas tardes señores ministros, autoridades de la Junta Asesora del Transporte Aéreo, muchas gracias por su tiempo.

Para quienes no nos conocen, la Cámara de Compañías Aéreas en Argentina JURCA es una entidad formada en el año 1981. Agrupa a más del 95 por ciento de los asientos de operaciones regulares en Argentina, sean de aerolíneas nacionales y extranjeras de transporte de pasajeros y carga que operan desde y hacia la República Argentina.

El objetivo principal de JURCA es promover el entorno de negocios aerocomerciales que garanticen un transporte aéreo competitivo, seguro y eficiente, que permita que la industria aerocomercial prospere. Para ello trabajamos con nuestros miembros e instituciones públicas y privadas en ámbitos técnicos y regulatorios con el propósito de alcanzar políticas para el sector aerocomercial que mejoran la seguridad de la aviación y el desarrollo de la industria.

En virtud de ello, desde JURCA queremos aprovechar esta oportunidad para resaltar que estamos ante un evento que no sucede desde hace muchos años y casi novedoso por la falta de periodicidad. Entornos como este permiten analizar las propuestas de los interesados en nuestro mercado aerocomercial y escuchar las perspectivas de otros actores importantes del sector.

Está demostrado que esta industria es propulsora de la economía. El crecimiento del sector es altamente positivo para el desarrollo del país y las regiones que lo conforman. En los últimos 15 años el mercado doméstico argentino ha crecido en

A.N.A.C. FOLIO Nº 346

términos muy inferiores al resto de los países de la región, los que han más que duplicado su tamaño en cantidad de viajes por habitante. Incluso tenemos ciudades en la región con similares cantidad de habitantes que cuentan con mayor cantidad de frecuencias de los vuelos que hoy tenemos en Argentina.

El ingreso de nuevos operadores es sano para la industria y sus clientes y tiene que ser dado en condiciones de equidad para el sector y para los operadores que ya han invertido en el país. En este sentido, tal como lo expresáramos al inicio, nuevos actores en el sector traerán consigo cambios positivos no sólo en términos de beneficios directos como nuevas fuentes de trabajo sino beneficios indirectos y también la creación de empleo indirecto e inversiones.

Ya nadie duda que donde aterriza un avión se generan nuevas oportunidades. Tenemos nuestras mayores esperanzas que en nuestra nueva administración actuará como mecanismo de balance de la competencia y distribución de los recursos necesarios para ello.

Desde la Cámara consideramos que toda operación, sea nueva o no, se realiza con una gran inversión del operador, con el propósito de ofrecer al pasajero una opción de transporte, generando mayor actividad económica entre ciudades, sus habitantes y sus negocios.

Consideramos que el Estado argentino debe generar condiciones tales que permitan tener al pasajero en su foco, con una experiencia más fluida y simplificada y apuntando a una mejora continua en la experiencia de los mismos.

Que permita aportar la previsibilidad jurídica y hacer posible la viabilidad económica, eliminando y actualizando regulaciones y reduciendo la pesada carga de costos, tasas e impuestos que recaen en los operadores y sus pasajeros.

Que permita establecer un marco de desarrollo transparente y sustentable en el tiempo, que incorpore las mejores prácticas internacionales de regulación inteligente e innovadora en los distintos ámbitos de esta actividad y la coordinación entre los organismos competentes.

Que permita ejercer el rol coordinador entre los más de 20 organismos que impactan en el sector, con políticas consistentes y coherentes también.

Que permita continuar realizando las inversiones de infraestructura de aire y tierra de manera coordinada con los operadores, anticipando las necesidades de oferta y demanda que eviten tanto los cuellos de botella como los elefantes blancos.

Que permita generar un entorno de competencia equitativa en el sector, donde del lado de los operadores tengamos reglas claras, previsibles y equitativas y que de la misma forma que el Estado está generando mayor competencia en las operaciones, debe empezar a generar un contexto de mayor competencia en los prestadores del sector.

En todos los casos esta Cámara siempre está dispuesta a colaborar con el enorme conocimiento que cuentan sus asociados, que operan también en el ámbito global, en las diversas áreas que esta industria abarca, en pos de un mejor y más eficiente desarrollo del sector aerocomercial. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Baravalle.

En el orden del día figuraba el señor Eposto, por la provincia de Tierra del Fuego, que nos anuncian que no se encuentra. Y ya habló el señor Sebastián Giobellina, que seguía en el orden del día. Así que ahora es el turno de la señora Gabriela Testa, presidenta del Ente de Turismo de Mendoza. Buen día. Adelante.

Sra. Testa.- Muchas gracias. Buenos días. Saludo a la Junta Asesora de Transporte Aéreo y a todos los presentes aquí en la sala.

Mi nombre es Gabriela Testa, yo soy presidente del Ente de Turismo de Mendoza y vengo en representación del gobierno de mi provincia.

A.N.A.C. FOLIO Nº 347

Me encuentro representando no sólo los intereses en materia aerocomercial que posibilitan mayor potencialidad turística para mi provincia, sino también de todos los ciudadanos mendocinos con o sin capacidad económica para tomar servicios aéreos, porque en definitiva una mejor conectividad incrementa el atractivo económico de la provincia, justifica la localización de nuevos inversores, facilita los intercambios comerciales y, en definitiva, la exportación de nuestros productos, como es el ejemplo del vino, salvavidas toda vez que una persona puede acceder rápidamente a un trasplante de órgano o a un tratamiento médico -estoy al tanto de que para el caso de los trasplantes de órganos se utilizan servicios sanitarios privados- y también favorece naturalmente los encuentros familiares frecuentes de aquellos que en distintos momentos de la historia protagonizaron movimientos migratorios voluntarios o en forma involuntaria, por lo cual va más allá de lo turístico.

Mendoza turísticamente es una provincia muy importante, recibe más de tres millones de turistas al año, y también tiene una población interesante de 2.200.000 ciudadanos, por lo cual naturalmente es un lugar interesante para todas las líneas aéreas, porque es un destino que tiene capacidad para emitir pasajeros y también una gran cantidad de capacidad receptiva. Además, Mendoza tiene desde hace muchos años una importante afluencia de turistas extranjeros porque tiene atractivos turísticos que pueden motivarlos, como es el caso del Cerro Aconcagua o toda la Cordillera de los Andes, y como es el caso del turismo del vino.

Desde ya debo decirles, como indican los expertos en marketing turístico, que para una estrategia comercial de un destino turístico más allá de los esfuerzos que hacemos las provincias junto con el gobierno nacional a través del Ministerio de Turismo en participar en promociones, en ferias, en distintas acciones publicitarias, la clave absoluta del éxito de un destino turístico está vinculado a la conectividad, ya sea terrestre, marítima, pero fundamentalmente la aérea.

En definitiva, más conectividad se traduce en más negocios, y esto significa más trabajo privado para un país como el nuestro, que tanto lo necesita, después de años de políticas populistas, donde el bien común no tuvo lugar en la mesa de las decisiones del gobierno nacional.

Hace poco, en un simposio que hicieron aquí en Buenos Aires, escuché a un representante de AENA -la sociedad que administra los aeropuertos españoles- decir que cada mil pasajeros transportados se generan 0,9 empleos directos de trabajo. Me pareció un dato muy importante.

Quiero referirme brevemente al hecho de que Mendoza tuvo su aeropuerto cerrado durante tres meses, desde el 7 de septiembre hasta el 7 de diciembre. Como lo señaló el directivo de ORSNA, fue renovado íntegramente, y lo más importante que creo que hay que rescatar es que la obra se hizo en tiempo y forma. Se cumplió un plazo que nadie creía que se iba a cumplir y el 7 de diciembre a las ocho de la mañana -que coincide con las 11 del meridiano de Greenwich- el aeropuerto estaba funcionando. En ese aeropuerto, desde 1998 -cuando se lo concesionó- se ha hecho solo el 6,8 por ciento de las obras que se debían realizar. Todo se efectuó en tres meses y la inversión -de 1.200 millones- se hizo en tiempo y forma.

Hemos estado sumidos en una época en que la falta de inversiones en aeropuertos generaba inseguridad para los pasajeros y para los trabajadores del mundo aerocomercial. Todo ello -más algunas dificultades en la administración de la línea de bandera y la inseguridad jurídica de nuestro país- ha espantado prácticamente cualquier inversión que quisiera llegar. Eso nos ha hecho perder competitividad, que es lo que creo que se busca a partir de esta posibilidad de sumar nuevas líneas aéreas.

A.N.A.C. FOLIO Nº 348

Algunos ya lo han dicho, pero encontré un indicador del Banco Mundial que señalaba que Argentina, junto con Venezuela, eran los dos países que tienen el índice de relación pasajeros/habitantes más bajo del continente. Mientras que la relación de habitantes por pasajeros en Argentina es de 0,33, en Chile es de 0,84, en Colombia de 0,64 y en Estados Unidos de 2,48.

Entonces, visualizamos que el potencial de crecimiento en Argentina es enorme. Por eso venimos a apoyar la decisión del gobierno nacional de concesionar más rutas internacionales y de cabotaje para los servicios regulares de pasajeros de cargas y correo.

Agradecemos desde ya, desde el gobierno de Mendoza, el interés de las líneas aéreas Alas del Sur, American Jet, Andes Líneas Aéreas y Flybondi manifestado en esta presentación y también, por supuesto, la elección no solo de la ciudad de Mendoza -que tiene una gran capacidad- sino de los destinos de San Rafael y Malargüe, en el sur de la provincia de Mendoza, que además de lo turístico tienen un gran potencial -por el desarrollo petrolero, en el caso de San Rafael, y científico, en el caso de Malargüe.

También hacemos un público reconocimiento a las empresas que hoy trabajan Mendoza, esta ruta que para nosotros es tan importante, naturalmente Aerolíneas Argentinas, Latam, Gol y Sky dentro de muy poquito.

Como todos los que se refirieron al turismo, sabemos que nuestro país es muy grande. Todos los argentinos tenemos derecho a estar más conectados entre nosotros, y también los visitantes extranjeros tienen el derecho de poder recorrer nuestro país, en lo posible de norte a sur, de este a oeste, sin perder tiempo de sus valiosas vacaciones y con más conexiones, pudiendo evitar la necesidad de pivotear todo el tiempo en Buenos Aires.

Aerolíneas Argentinas con mucho criterio ha avanzado este año en generar dos focus cities, o dos pequeños HUBS, uno en Córdoba y otro en Rosario. Mendoza humildemente cree que con su renovado aeropuerto, su localización geográfica en el centro oeste del país y su capacidad emisiva y receptiva, también puede sumarse para ser una focus city.

En definitiva, el ingreso de nuevos jugadores de mercado comercial aéreo nos permitirá seguramente salir de una situación oligopólica que perjudica al viajero de todo tipo -nacional, extranjero, el que se mueve por negocios, por turismo, por salud o motivos familiares- y nos priva de generar más empleos para los argentinos.

Estoy convencida de que es posible armonizar los intereses de los ciudadanos con los de los trabajadores aéreos. Por tal motivo, espero el mejor de los resultados de esta nueva etapa que se propicia al menos con voluntad de escuchar. Esta audiencia, que hace once años que no se hacía, es una muestra fehaciente de que se pueden escuchar todas las voces, y las voces de las provincias argentinas, ya sea desde sus gobiernos o desde sus ciudadanos.

Espero que la Argentina esté más conectada, por el bien de cada uno de los argentinos, ya sea para que podamos viajar o para que nos visiten más turistas, lo que también genera más empleo. Muchas gracias. Buenos días. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señora Testa.

A continuación, el señor José María Arrúa, ministro de Turismo de Misiones.

Sr. Arrúa.- Buenos días. Gracias a la mesa. Gracias al ministro de Turismo de la Nación, Gustavo Santos, por invitarnos.

Le agradezco al ministro Dietrich sus palabras y que se quede en la audiencia. Me parece que es importante. *(Manifestaciones.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Silencio, por favor.

A.N.A.C. FOLIO Nº 349

Sr. Arrúa.- Le agradezco a cada uno de los trabajadores que están hoy aquí participando de la audiencia; por supuesto, el mayor de los respetos. Ojalá que podamos en esta nueva Argentina ir agrandando las coincidencias y achicando las diferencias.

Quiero solamente decir que traigo no solo la voz de los misioneros sino de todas las provincias del Litoral, dado que de las provincias del Litoral la única que tenía conectividad para venir hoy era Misiones.

Quiero decirles que para nosotros la conectividad más que importante es esencial; sin lugar a dudas, las provincias del Litoral la necesitamos. Misiones es una provincia por demás turística. Estamos dentro de las diez economías de la Argentina y representamos el 3 por ciento del territorio. Tenemos tres millones de hectáreas. Somos una provincia foresto-industrial y el turismo ocupa un lugar preponderante para nuestra agenda de gestión.

Por eso, así como los mecánicos necesitan las herramientas, nosotros en el sector turístico necesitamos los vuelos. Para nosotros tener más vuelos es una herramienta de trabajo.

Quiero dar solamente algunos datos.

Iguazú es un aeropuerto que se va a refaccionar. Esperamos que sea este año, están las condiciones dadas para ello. En 2008 tuvimos 550 mil arribos; en 2016 estamos cerrando con cerca de un millón de arribos. En 2008 teníamos ocho vuelos, hoy tenemos 12 vuelos. Nuestro aeropuerto de Iguazú lo operan LAN y Aerolíneas Argentinas. El aeropuerto de Posadas hoy tiene una frecuencia de tres vuelos semanales. En Misiones tenemos la misma cantidad de camas que tiene Uruguay, casi 30 mil. Si nos ubicamos en el mapa, somos el punto más cercano que tiene el mundo para ingresar a la Argentina.

Sin lugar a dudas -y déjenme manifestarles un poco el orgullo misionero-, somos la maravilla del mundo. Tenemos las Cataratas del Iguazú. Tenemos un área de influencia en el Litoral.

Si ponemos un compás en el Litoral y tomamos un radio de mil kilómetros, tenemos un área que llega casi a las 90.000 millones de personas. Tenemos el sur de Brasil, el sur de Paraguay y Buenos Aires. Ese es nuestro mayor mercado.

Sin lugar a dudas, debemos mejorar nuestra logística. Tenemos un buen posicionamiento en cuanto a rutas terrestres, pero debemos mejorar nuestra logística, y eso sin lugar a dudas se logra con más vuelos.

Necesitamos la conectividad, como decía hoy; necesitamos mejorar toda nuestra infraestructura aeroportuaria. Lo vamos a hacer primero con el aeropuerto de Iguazú y después con el de Posadas seguramente.

Las bondades del turismo en la tierra misionera van más allá que las Cataratas. Tenemos reducciones jesuíticas y tenemos la única falla geológica que está sobre el lecho del río Uruguay, los Saltos del Moconá. Dentro del segmento del turismo de reuniones, somos la única provincia que ocupa dos lugares dentro del top ten del turismo de reuniones según el ranking ICA. Iguazú está en el cuarto lugar y Posadas en el séptimo. Esto nos posiciona de manera realmente muy importante de cara al futuro.

Voy a colaborar con la organización de la audiencia. No voy a hacer uso de todos los minutos que tengo para hablar. Quiero solamente decirles que nuestra provincia es una provincia de oportunidades.

Escuché a cada una de las líneas aéreas, y la verdad es que todas tienen planificado dentro de sus rutas volar la provincia de Misiones. Las vamos a esperar con los brazos abiertos -como los tenemos los misioneros- y con la calidez de nuestra gente, pero también con la responsabilidad de llevar seguridad, de generar mano de obra

A.N.A.C. FOLIO Nº 350

misionera y, sin lugar a dudas, llegar a acuerdos que permitan poder salir todos juntos a promover un país más federal, con más oportunidades para cada uno de los argentinos.

A todos, muchísimas gracias y felicitaciones. Sigamos trabajando todos juntos. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor ministro.

A continuación, tiene la palabra la señora Claudia Grynszpan, ministra de Turismo y Cultura de la provincia de San Juan.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- En el orden del día continúa la señora Silvina del Luján Arrieta, ministra de Turismo de la provincia de Río Negro.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- En el orden del día continúa el señor Carlos Oheler, ministro de Cultura y Turismo de la provincia de Jujuy.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Continúa el señor Herman Müller, ministro de turismo de Chubut.

Sr. Müller.- Buenos días a la mesa, a las autoridades. Gracias por permitir este espacio.

Haré una reflexión sencilla; no voy a ocupar todo el tiempo dado que ya se han expresado muchos de la misma manera.

Nosotros necesitamos un país más conectado. Esto lo digo como patagónico. La Patagonia es amplia, muy diversa, una región que trasciende a nuestro país en cuanto a atractivo y marca mundial referida al turismo, pero nosotros sentimos en la Patagonia que aún no estamos conectados, no solo con el resto del mundo sino también con nuestros conciudadanos argentinos.

La Patagonia -como decía- es amplia pero, en comparación con otros puntos estratégicos del país o nodos centrales, en ella vive poca gente. Esto a veces no nos ha permitido tener la conectividad que necesitamos.

Como dijo el ministro Santos, sin conectividad no hay turismo. Nosotros la necesitamos, fundamentalmente para unir a nuestros pueblos. Pero no solamente necesitamos conectividad para que nos puedan visitar, sino también para que nuestra gente -los pobladores, quienes viven en nuestro territorio- también pueda visitar a sus hijos -que estudian en Córdoba, en Rosario o en Buenos Aires- y que los trabajadores de las industrias -como la del petróleo, la pesca o la minería- puedan estar conectados con los grandes centros emisores -refiriéndonos a Córdoba o Rosario.

Puntualmente en nuestra provincia, en Chubut, tenemos cuatro aeropuertos. Es una ventaja. Quizá sea una de las provincias que más aeropuertos tiene, pero todavía no logramos conectar con vuelos la cordillera con la costa, y son 600 kilómetros. Tampoco podemos conectar aún, si bien es saludable la propuesta de una de las líneas aéreas, Comodoro con Puerto Madryn, y estamos hablando de 450 kilómetros. Ni hablar de conectar Esquel con Puerto Madryn, o Bariloche con Puerto Madryn, que son fundamentales dado que son dos destinos internacionales exportables de Argentina.

Se está trabajando fuertemente por recuperar demandas. Un dato para tener en cuenta: la comarca Península Valdés -que integran Trelew, Puerto Madryn y otros destinos- hoy tiene aproximadamente 250 mil personas que viven allí y tiene menos conectividad que en la década del 60. En estos momentos tiene menos conectividad que en la década del 60. Antes era la puerta de entrada al turismo internacional que nos conectaba con Ushuaia y El Calafate; hoy, excepto en alta temporada, los vuelos pasan por arriba de nuestros destinos.

Hay una demanda insatisfecha que salimos a buscar y estamos trabajando no solamente desde el Estado sino con el acompañamiento del sector privado y en forma

A.N.A.C. FOLIO Nº 351

conjunta para empezar a recuperar estos destinos. Esto con la amplitud que también tienen otros colegas de la Patagonia -me refiero a El Calafate, Ushuaia y Bariloche, como representantes principales del turismo- para trabajar de forma conjunta y salir a buscar estos nuevos mercados.

Por eso vemos saludable esta posibilidad de ampliar rutas, alimentar las rutas troncales que ya tiene Aerolíneas Argentinas y en algunos casos LAN o, en otros casos, como el nuestro, Andes. Aspiramos también a que en un futuro nos permitan conectar -como decía recién- las rutas transversales que unen la costa con la cordillera, e incluso -como también dijo el intendente de la ciudad de Neuquén- tener la posibilidad real de salir a vender y a promocionar e integrar a toda la Patagonia, que es la Patagonia argentina y chilena.

Ojalá podamos llegar a un punto de encuentro para que se aprueben estas nuevas rutas y que estén integrados los trabajadores de nuestro país en esta confluencia y en esta nueva política. Es fundamental generar trabajo -lo que hace el turismo y la industria- y tener la posibilidad de recorrer y conocer todos los puntos de nuestro país y ver a nuestros familiares. Por dar un ejemplo, hoy en las fiestas tardaríamos un día y medio para llegar a ver a nuestros parientes en el Norte del país puesto que no hay conectividad aérea. O, para ir a Mendoza -si no lo hacemos en forma terrestre o con colectivos- siempre tenemos que pasar por Buenos Aires.

Por ese absurdo que mencionaba el intendente, por esa necesidad de romper con las barreras y empezar a conectarnos, vemos saludable la iniciativa.

Agradecemos la posibilidad de expresarnos que nos han dado a los patagónicos.

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias a usted, ministro.

A continuación, el señor Pablo Jukic, secretario de Transporte de la provincia de Santa Fe.

¿Cómo se pronuncia? Esto es croata. Jukic.

Sr. Jukic.- Correcto.

Sr. Moderador (Corcuera).- Adelante.

Sr. Jukic.- Buenos días a todos. En primer lugar, agradezco y celebro la organización de esta audiencia pública. Creo que es muy necesario para la democracia que cuando hay un tema tan importante como éste todos los actores puedan tener la posibilidad de expresarse y de defender sus intereses. Me parece un hito que después de más de once años se vuelvan a realizar audiencias públicas por este tema.

En segundo lugar, vengo como representante de la provincia de Santa Fe a defender un sistema aerocomercial más federal que nos permita conectar a nuestra provincia con todo el país.

Se han hecho avances significativos, en el último año particularmente, conectando nuestra provincia con Mendoza, con Córdoba y con Salta, sin pasar por Buenos Aires, pero queda todavía un largo recorrido por delante.

Aerolíneas Argentinas ha hecho un esfuerzo muy importante, lo cual estamos apoyando, pero no es suficiente.

La provincia de Santa Fe tiene más de tres millones de habitantes, es el principal polo agroexportador de la Argentina. El 80 por ciento de las exportaciones de agroindustrias se realizan desde la Argentina y eso genera un desarrollo industrial realmente muy importante. La conectividad no solamente es cuestión de negocios, de turismo, sino también es una cuestión comercial, industrial, cultural, familiar y académica.

La provincia de Santa Fe cuenta con numerosas e importantes universidades que muchas veces se han visto impedidas de realizar actividades académicas por la falta de conectividad de vuelos. Hoy, por ejemplo, si una persona de la Ciudad de Buenos Aires

A.N.A.C. FOLIO Nº 352

quiere tomar un avión para ir a Rosario por el día, por trabajo, para visitar a un familiar, se tiene que desplazar hasta Ezeiza, lo que es una dificultad.

Como dije antes, si bien se ha avanzado muchísimo, también falta muchísimo. Hay lugares en nuestro país -como Tucumán, el NEA, la ciudad de Posadas, Corrientes, Resistencia- donde hoy no tenemos esta posibilidad de conectarnos directamente, como también ocurre con algunos puntos de la Patagonia.

Entonces, celebramos lo que se viene haciendo hasta el momento, pero repetimos que no es suficiente y hay mucho más por hacer.

El tercer punto que quería comentar es el relativo a la demanda. En la provincia de Santa Fe la demanda está totalmente insatisfecha. El incremento de pasajeros transportados viene aumentando a una tasa de 50 por ciento en los últimos dos años. Esto básicamente se dio a medida que apareció la oferta.

Entonces, venimos a bregar por una mayor oferta de conectividad de los aeropuertos santafecinos. La ciudad de Santa Fe, capital de la provincia, hasta junio de este año tenía un solo vuelo comercial diario conectando con la Ciudad de Buenos Aires. Logramos poner el segundo vuelo y está saliendo con una tasa de ocupación del 90 por ciento.

Entendemos que hay una demanda de al menos tres o cuatro vuelos que puedan conectar tanto Rosario como Santa Fe con la Capital Federal, más allá de la conectividad exigida con otros puntos del país.

Quiero referirme también a la infraestructura. Los dos principales aeropuertos de la provincia están en manos de la gobernación. Se ha desarrollado un plan de infraestructura, de inversión, de más de mil millones de pesos en el aeropuerto internacional de Rosario, con una nueva terminal e inversiones, tanto en el lado pista como en el lado tierra.

Adecuación de las calles de rodaje a la normativa OACI, ampliación de la plataforma de estacionamiento. Es idea de la provincia asumir la responsabilidad de inversión en estos aspectos, al igual que en el aeropuerto Sauce Viejo, donde ya se han abierto las licitaciones para el nuevo sistema de balizamiento. Se ha abierto la licitación para una remodelación de la infraestructura de la aeroestación y los primeros días de enero se está abriendo la licitación para la repavimentación total de la pista, de modo de dar confiabilidad a todas las aerolíneas que toquen los puertos de Rosario, como así también de trasmitir seguridad a todos los pasajeros que puedan utilizar nuestras aeroestaciones.

Por último, quiero mencionar que vengo a dar el visto bueno al establecimiento de nuevas rutas que conecten la provincia con el resto del país, siempre y cuando cumplan con los estándares de seguridad exigidos por los organismos internacionales y tengan un cumplimiento estricto de las leyes argentinas que regulan la actividad. Muchísimas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Jukic.

A continuación, representando al Aeropuerto Internacional de Rosario, va a hacer uso de la palabra el señor Roberto Bambini.

Sr. Bambini.- Hola, buen día. Ante todo quiero agradecer la oportunidad que nos dan a quienes somos parte de este particular aeropuerto que tiene la provincia de Santa Fe en la ciudad de Rosario, el Aeropuerto Internacional Rosario "Islas Malvinas".

Apelando a la celeridad en lo que se refiere al trámite de la audiencia, voy a completar algunos aspectos que el secretario de Transporte marcaba en el sentido de dejar de manifiesto la necesidad de crecer en el tráfico aéreo.

Según lo que escuchaba y lo que es de público conocimiento, el aeropuerto de Rosario ha crecido a nivel nacional a una tasa de aproximadamente un 6 por ciento en

A.N.A.C. FOLIO Nº 353

2016. Estamos creciendo a una tasa seis veces más alta que la media nacional. En 2014 transitaban por nuestro aeropuerto aproximadamente 240 mil pasajeros. Vamos a cerrar 2016 con un tráfico que excede los 500 mil pasajeros. Esto se debe sin duda a una mayor oferta, brindada fundamentalmente por Aerolíneas Argentinas pero también por la política implementada a través de la autoridad nacional de aplicación, la ANAC, en lo que refiere a la posibilidad de que nuevas aerolíneas de conexión internacional comiencen a transitar por nuestro aeropuerto. Hoy las compañías aéreas Copa, Latam y Gol regularmente transitan nuestro aeropuerto con un nivel de ocupación que oscila entre el 80 y el 82 por ciento en las cuatro compañías que mencioné.

Asimismo, el tráfico de cabotaje, de la mano de Austral y Aerolíneas Argentinas, en estos dos años vio crecer -sobre todo este último año- significativamente sus destinos desde nuestro aeropuerto. Hoy tenemos ocho destinos, que cubrimos con niveles de ocupación muy satisfactorios.

En definitiva, lo que planteaba el secretario de Transporte y que nosotros desde el aeropuerto de Rosario venimos a ratificar, es la necesidad de contar con mayor cantidad de frecuencias, con mayor desarrollo de rutas, de manera tal de que entonces esta demanda insatisfecha pueda ser satisfecha.

En lo que se refiere al acompañamiento que el gobierno de la provincia -a través de su Directorio en el aeropuerto internacional- espera hacer, el presupuesto de inversiones en el próximo trienio excede los 700 millones de pesos. Entre otras cosas, el gobierno de la provincia piensa desarrollar una ampliación en la aeroestación de aproximadamente 14 mil metros cuadrados, dividiendo el tráfico -que actualmente está en una sola estación aérea. Para quienes lo conocen, el lado norte en la actual estación está afectado a vuelos internacionales. Ahora habrá una ampliación de 14 mil metros cuadrados y quedará afectado exclusivamente a dichos vuelos. La actual aeroestación será afectada a los vuelos de cabotaje.

Asimismo, el crecimiento en plataforma supone llegar a ocho posiciones fijas con cinco mangas para tránsito de pasajeros, crecimiento en tres. Actualmente tenemos 250 o 254 posiciones de estacionamiento vehicular; lo llevaremos a unas 600.

El gobierno de la provincia, junto con la Municipalidad de la Ciudad de Rosario, tiene comprometido un nivel de inversión muy ambicioso en lo que se refiere a la infraestructura vial vinculada a los accesos, la ampliación de la traza de Jorge Newbery hacia la autopista Rosario-Córdoba y la duplicación de dicha traza, así como también la instalación de una estación ferroviaria en lo que son las cercanías del aeropuerto.

En definitiva, la presencia del aeropuerto de Rosario en esta audiencia tiende a ratificar la necesidad de aumentar el nivel de conectividad que necesitan algunos sectores -como los que están alrededor de nuestra ciudad- para poder hacer frente a la actual demanda insatisfecha.

Recordemos que el espacio circundante de aproximadamente 200 kilómetros que tiene la ciudad de Rosario en su influencia trae aparejado la presencia de una cantidad muy significativa de sectores que están acostumbrados a viajar y que históricamente debían hacerlo a través de la Ciudad de Buenos Aires, puntualmente a través de Ezeiza, dándose la paradoja hasta hace muy poco tiempo de que quien quería viajar a Córdoba debía venir a Aeroparque, o quien quería viajar a Mendoza debía también venir a Aeroparque. En definitiva, tal cual lo manifestó el secretario de Transporte, el aeropuerto va a estar a las alturas de las circunstancias apoyando la posibilidad cierta del incremento de rutas en la República Argentina. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Irigoin).- Muchas gracias, señor Bambini.

A.N.A.C. FOLIO Nº 354

Sigue el número 22, el señor Quiroga, pero ya hizo su presentación en forma adelantada. En consecuencia, convocamos al señor José Luis Foulkes, intendente de la Ciudad de Viedma.

Sr. Foulkes.- Buenos días a todos los presentes. Quiero expresar nuestro agradecimiento y nuestra satisfacción por participar aquí. No voy a agregar demasiadas cosas a lo que se ha expresado, pero sí quiero compartir con ustedes una frase que uso regularmente, que creo que sirve para estas audiencias públicas, y dice: soltemos el deseo de tener razón aunque la tengamos.

Me parece que esto es realmente muy importante y es satisfactorio que así sea para poder entendernos entre las distintas posiciones. Sin duda alguna, creo que estamos frente a la intención de crecimiento, estamos en crecimiento y queremos crecer, pero para esto la información es clave. De aquí surgirá necesariamente y responsablemente la información institucional y del gobierno, la información del sector privado y la información de los sectores de los trabajadores para poder tomar determinaciones. Lo que sí pido, en función de los habitantes que somos del interior también, es tener información para poder tomar decisiones claras y precisas y que nos dejen opinar. Esto me parece que es muy satisfactorio.

Nosotros somos una ciudad, como muchas otras del país, que tienen esa disyuntiva de no ser ni grandes ni chicas y necesitamos de este tipo de instrumentos para poder crecer y afianzarnos. Las pruebas están en que cuando se hicieron rutas poco atractivas y se pasó a rutas un poco más atractivas, subió el uso del aéreo en un 80 por ciento, tanto por parte de turistas como de habitantes. No hay duda de que aplicando inteligencia en el tema de las rutas y de las conexiones vamos a mantener la posibilidad de agrandar la torta y no de achicarla en este sentido.

Para nosotros, lógicamente, tener más conexión significa empleo, ni más ni menos; significa el desarrollo turístico, significa el desarrollo de eventos, significa el desarrollo deportivo, significa el desarrollo ambiental. También significa la posibilidad de tener conexiones institucionales y conexiones sociales como las que todos conocemos y que se han mencionado. Tenemos aeropuertos que pueden soportar muchísimo más tráfico que un solo vuelo por día y, en enero, vamos a tener un vuelo menos. Estamos con posibilidades.

Como dicen todos y lo de siempre, para ir a determinados lugares de esta bendita Argentina necesitamos viajar a Buenos Aires para ir hacia los otros lados. Las conexiones no solo involucran las rutas planteadas, sino que creo que tienen que seguir avanzando en ese camino para conectarnos hacia el sur, como decían recién. Nosotros para ir al sur también tenemos que conectar con Buenos Aires; lo mismo nos pasa para ir al norte.

Básicamente, son estas las cosas que quería decir. Agradezco la posibilidad de ser escuchados. Abogo por la inteligencia entre todos, porque creo que podemos encontrar soluciones conjuntas que nos hagan crecer y satisfagan también la necesidad que tenemos en el interior de estar conectados. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Irigoin).- Muchas gracias, señor intendente José Luis Foulkes.

Vamos a llamar ahora al número de orden 24, Juan Manuel Lavallén, del Comité de Facilitación Turística de la provincia de Salta.

Sr. Lavallén.- Buenos días, señores miembros de la Junta Asesora de Transporte Aéreo, demás autoridades presentes, funcionarios nacionales y provinciales, señoras y señores: me dirijo a ustedes en representación del Ministerio de Cultura y Turismo de la provincia de Salta a fin de exponer los motivos y razones que nos convocan a la presente audiencia pública, considerando de interés para la provincia y el pueblo de Salta el incremento de las frecuencias y rutas aéreas.

A.N.A.C. FOLIO Nº 355

En tal sentido y continuando con la política referida de potenciar a la provincia como eje de integración turística nacional definida por el doctor Urtubey es que consideramos de suma importancia recordar y considerar algunas situaciones que han sucedido en la provincia en los últimos tiempos, en especial, en cuanto al crecimiento de las frecuencias y a la conectividad aérea que pudo obtener la provincia.

En tal sentido, consideramos que es una de las herramientas más importantes con las que contó la provincia de Salta para poder posicionarse como uno de los destinos líderes del país. En tal sentido y refiriéndonos a datos objetivos, considerando el período 2007-2016, podemos decir que las frecuencias se han incrementado un 78 por ciento, por lo que actualmente Salta dispone hoy de 107 frecuencias semanales entre vuelos de cabotaje y vuelos internacionales. Esto está marcando que en el presente año 2016 el Aeropuerto Martín Miguel de Güemes va a tener un año record en capacidad de personas transportadas, llegando a las 960.000 personas transportadas. Si lo comparamos con el período que acabo de mencionar, 2007-2016, nos da un incremento del 142 por ciento, es decir, recibíamos 397.000 personas.

La verdad es que esto sin duda es muy significativo y redunda en niveles económicos de la actividad turística provincial y, obviamente, en los servicios conexos. Por eso es que consideramos fundamental el poder afianzar la actual conectividad que logró la provincia con ciudades de nuestro país, como ser la ciudad de Rosario, Córdoba, Mendoza, Puerto Iguazú, San Carlos de Bariloche y Ushuaia vía Córdoba también, por nombrar algunos lugares de nuestro país, lo que ayuda sensiblemente a sostener una actividad que hoy genera 40.000 puestos de trabajo directos en la provincia, sin contar los puestos indirectos, facilitando el desarrollo de pequeñas localidades y poblados del interior de la provincia, donde el turismo se convierte muchas veces en la actividad fundamental del mismo. De esta manera, se puede observar el desarrollo de las economías regionales, que son de suma importancia para nuestra economía provincial y que redundan en el mejoramiento de la calidad de vida de los argentinos.

Por tal motivo, si estas frecuencias se vieran reforzadas o incrementadas, sin duda alguna podría continuar asistiendo a este crecimiento que tiene no solamente la ciudad de Salta capital, sino también al del interior de la provincia.

La importancia de la conectividad aérea en un país con una extensión territorial como la de Argentina requiere poder sumar en el marco nacional nuevas alternativas, como así también en el entorno internacional. Considerando la ubicación estratégica de Salta, en el noroeste del país, la posibilidad de iniciar nuevas rutas internacionales y conectarnos con el país vecino de Chile, ya sea a Iquique, como se hace actualmente en temporada, pero de manera permanente, o bien a Santiago de Chile, o bien la ciudad de Asunción del Paraguay, entre otras, o reactivar la ruta que existía hace años atrás de San Pablo-Salta y seguir potenciando la actual ruta Salta-Lima, continuarían siendo un factor clave para el desarrollo de Salta y la región sur de Latinoamérica, sin por ello olvidar la factibilidades de conexión con el resto del mundo a través de esas ciudades y logrando poder ingresar a través del norte de nuestro país a un montón de turistas de diversas partes del mundo, aprovechando también lo que es parte de nuestra cultura, lo que llamamos el Qhapaq Ñam, que es el Camino del Inca, que comienza en Perú y termina en Tucumán.

Esto tiene que ver con lo que es el desarrollo del pueblo salteño; esto tiene que ver con lo que decían muchos colegas en cuanto a que el turismo es desarrollo y llega a todas partes. Esto es así. Concretamente, las inversiones de hotelería crecieron un 65 por ciento en la provincia; esas inversiones que crecieron tal vez en tamaño o en metros cuadrados sí fueron más grandes en la provincia de Salta, pero en cantidad de

A.N.A.C. FOLIO Nº 356

establecimientos fueron mucho más grandes en el interior. Esto nos permite sostener y seguir hablando de que con el turismo se llega a todos los puntos de la provincia.

Actualmente, en Salta, como líder de destino turístico, están desarrollándose proyectos nacionales e internacionales de cadenas como Accor. Pero no solamente creció la hotelería, sino también los agentes de viaje. Hoy Salta cuenta con 177 agentes de viaje; creció el turismo de reuniones, crecieron los prestadores de turismo de aventura, creció la oferta gastronómica. Todo esto viene de la mano del turismo. Como decía la señora Testa, de la provincia de Mendoza, definitivamente es necesario tener conectividad para que el turismo pueda seguir desarrollándose. Definitivamente, para la provincia de Salta el turismo es más que importante porque representa el 7 por ciento del producto bruto interno provincial.

En cuanto al impacto social, ¿qué les puedo decir? Un poco lo que expresaba antes en el sentido de que consideramos que el turismo es de una transversalidad tal que el derrame del impacto se da alrededor de toda la provincia posibilitando mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos de los pequeños poblados que, con el crecimiento del turismo, pueden no emigrar a los grandes centros poblacionales sino desarrollarse en su lugar de origen, mantener sus orígenes, su cultura y generar fuentes dignas de trabajo en el lugar donde ellos son originarios.

Asimismo, luego de presenciar los alegatos del licenciado Gustavo Santos y del ingeniero Dietrich, y lo manifestado por los compatriotas de otras provincias, es que compartimos la importancia y la necesidad de poder en un futuro cercano contar con una mayor conectividad aérea que redunde no solamente en el crecimiento y beneficio para el turismo sino para todos los argentinos. Creo que es una oportunidad que tenemos por delante y sería bueno que entre todos podamos ponernos de acuerdo para seguir creciendo. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Irigoin).- Muchas gracias, señor Lavallén,

Invitamos ahora al número 25, señor Álvaro Barrionuevo, de Catamarca, si es que está. Posiblemente haya perdido el vuelo.

-No se halla presente.

Sr. Presidente (Irigoin).- ¿Señor Claudio Luciano Ilari, secretario de Estado de la provincia de Córdoba? Muchas gracias.

Sr. Ilari.- Señor presidente, señores miembros de la Junta, compañeros trabajadores, señoras y señores: estoy aquí para representar a la provincia de Córdoba en esta audiencia pública después de tanto tiempo.

Decía el ministro de Turismo que el turista no va a donde no pueda llegar. Esta frase fue formulada por la Organización Mundial de Turismo y refleja la importancia de la actividad aerocomercial e internacional para un país, región o destino.

Córdoba se ha instalado en la Argentina y en América Latina como uno de los principales destinos turísticos y uno de los elementos clave para alcanzar este posicionamiento fue y es su conectividad aérea. A la fecha, Córdoba cuenta con vuelos directos a trece destinos dentro del país y a nueve internacionales, convirtiéndose así en un aeropuerto o destino del interior del país importante. La creciente conectividad ha permitido que en Córdoba la llegada de turistas por vía aérea se haya incrementado, de 2009 a 2016, en un 71 por ciento. En 2016, el 18 por ciento de los arribos por vía aérea correspondieron a visitantes extranjeros.

Gracias a la ubicación geográfica de Córdoba, en el centro de la Argentina, y a su demanda aerocomercial, tanto receptiva como emisiva, Aerolíneas Argentinas ha ampliado en los últimos años las rutas de vuelo que, sin pasar por Buenos Aires, conectan a Córdoba con las principales ciudades del país. Otros destinos de la Argentina, desde Ushuaia a San Salvador de Jujuy, toman ventaja de Córdoba como

A.N.A.C. FOLIO Nº 357

centro redistribuidor de vuelos. De esta manera, utilizando a Córdoba como conector, los argentinos recorren el país de norte a sur y de este a oeste.

Aerolíneas, como Latam, Copa, Gol, Sky y recientemente Air Europa, también conectan las principales ciudades de Latinoamérica con Córdoba, permitiendo de ese modo no solo la inserción de nuestra provincia en América y el mundo, sino también la posibilidad de que los turistas argentinos lleguen a Chile, Brasil, Perú, Paraguay y Panamá sin tener que pasar por Ezeiza.

El pasado 19 de diciembre se inauguró la nueva ruta comercial Madrid-Asunción-Córdoba que ya permite el ingreso directo de turistas europeos no solo a la provincia, sino a cualquier región central de la Argentina, sin tener que pasar por Ezeiza.

En este sentido, consideramos fundamental seguir ampliando nuestra conectividad hacia otros mercados estratégicos como América del Norte y Europa Central, así como también reforzar nuestra conexión con Centroamérica, como por ejemplo, con vuelos directos desde Córdoba hacia la ciudad de México y de Bogotá.

Es por todas estas razones expuestas que desde Córdoba consideramos fundamental el desarrollo aerocomercial con nuevas rutas y más frecuencias. Córdoba ya es un importante aeropuerto para el interior del país que funciona como centro distribuidor de vuelos para la aerolínea de bandera; esto es muy beneficioso tanto para Córdoba como para nuestros destinos en la Argentina. Así, con la inminente llegada de las nuevas aerolíneas al país, vemos en Córdoba un gran potencial de desarrollo como aeropuerto y destino del interior del país, ofreciendo a las aerolíneas la ventaja de nuestra ubicación estratégica, la infraestructura de la segunda ciudad más importante del país y los miles de profesionales altamente capacitados en el rubro.

Estamos convencidos de que el continuo desarrollo aerocomercial es un elemento clave para fortalecer el funcionamiento de Córdoba y de la Argentina en el mundo. Más y nuevos vuelos para Córdoba no responden a una política egoísta, por el contrario representan la apertura de una nueva puerta de ingreso a la Argentina que impactaría con más turismo, negocios y trabajo para todos los argentinos.

El turismo de reuniones se distingue como un segmento turístico absolutamente dependiente de la conectividad aérea, entre otros, plazas, hotelería, infraestructura para eventos, servicios, etcétera. La selección de la futura localización de un congreso depende en gran parte de la factibilidad que tengan los asistentes para arribar al destino. En la provincia de Córdoba, el turismo de reuniones es uno de los productos que más se ha desarrollado y crecido en los últimos años. Según el Observatorio de la Universidad Blas Pascal, del 2011 al 2015, Córdoba ha aumentado la cantidad de turistas asistentes a eventos en un 285 por ciento y el ingreso genuino por este rubro en un 571 por ciento. Solo en 2015, el turismo de reuniones generó ingresos en Córdoba por 2.024 millones de pesos representando para ese año más del 10 por ciento de los ingresos totales por la actividad turística de la provincia.

Este formidable crecimiento que ha tenido el segmento viene dado en gran medida a la evolución que ha tenido el destino de su conectividad aérea. Citando un claro ejemplo, en el ranking mundial de congresos internacionales de la Asociación Internacional de Congresos y Convenciones, del 2011 al 2015 la provincia de Córdoba ha escalado 47 posiciones. Hoy, el destino ocupa el puesto número 139 entre más de 407 en todo el mundo, dejando atrás a ciudades como Johannesburgo, Málaga, Quebec o El Cairo. A nivel internacional, entre 107 destinos, Córdoba se ubica en el puesto 30, compartiendo el lugar con Los Ángeles, en Estados Unidos, y con San Juan, en Puerto Rico, postergando así destinos como New Orleans, Ottawa, Guadalajara, Las Vegas y Porto Alegre.

A.N.A.C. FOLIO Nº 358

En la Argentina, Córdoba se distingue como el primer destino del interior del país en congresos internacionales y eventos nacionales. Córdoba ha sido elegida para ser sede en 2019 como sede del CILA, el Congreso Internacional de Lengua Española. Este Congreso, en el que se ha trabajado durante muchos años, está haciendo que el gobierno de Córdoba en este momento esté iniciando los llamados a concurso para el diseño y adjudicación de un centro de convenciones en la ciudad de Córdoba que permita albergar a todos los turistas y a todos aquellos participantes del Congreso.

Si me permite, le voy a hacer saber una nota del señor gobernador de la provincia de Córdoba, el contador Schiaretti, que en horas más recibirá el ministro de Transporte de la Nación, ingeniero Dietrich. Dice así: "Cúmpleme dirigirme a Usted con motivo de la audiencia pública que se celebrará el próximo 27 de diciembre para analizar las propuestas de nuevos servicios aerocomerciales a desarrollarse en el país por parte de un grupo de empresas solicitantes.

En primer término, celebramos la disposición a desarrollar nuevos servicios y alternativas que promuevan la competencia del transporte aerocomercial en el país y posibiliten que la provincia de Córdoba y su ciudad capital como centro económico, cultural, industrial, comercial, universitario y turístico del país, y por ende, de gran atractivo para la realización de servicios de esta naturaleza, tanto nacionales como extranjeros, cuenten con compañías que incluyan a nuestra ciudad capital como destino o escala de sus servicios, circunstancia que no hace sino reconocer la importancia estratégica de nuestra provincia en el transporte aéreo y las vinculaciones internas e internacionales del país.

En tal sentido, vemos con particular agrado que las empresas proponentes tomen a la ciudad de Córdoba como su base operativa nacional e internacional, teniendo en cuenta la existencia de una capacidad tecnológica y técnica disponible en nuestro medio en materia de transporte aéreo e industria aeronáutica que es reconocida nacional e internacionalmente.

Sin duda alguna, conexiones internacionales directas de largo alcance de primera magnitud y servicios internos e internacionales a los países limítrofes y regionales de Sudamérica beneficiarán de manera significativa la llegada de viajeros de negocios, turistas locales y extranjeros y pasajeros en general, de manera de potenciar e impactar sobre todas las actividades provinciales.

El Aeropuerto Internacional Ingeniero Ambrosio Taravella, de la ciudad de Córdoba, cuenta con las instalaciones necesarias en la provincia. Se cuenta con personal capacitado de pilotos, tripulantes de cabina, mecánicos y técnicos con experiencia y formación apropiada, y con los institutos de formación y capacitación para el nuevo personal que se requiere, por lo que se dan las condiciones ideales y necesarias para el desarrollo de una nueva línea aérea en nuestra provincia.

Por otra parte, se cuenta con capacidad de bodega de carga local con salida directa de producciones locales agroindustriales, equipamiento y tecnología aptos para la utilización de las vías aéreas.

Todo ello redundará rápidamente en el crecimiento de la demanda de pasajeros y carga y permitirá un desarrollo equilibrado de transporte aéreo, hoy centralizado en los aeropuertos de Ezeiza y Aeroparque, dotando de un dinamismo a la actividad específica así como también a las vinculadas y conexas en un contexto de estímulo de la competencia.

Saludo al señor ministro con distinguida y atenta consideración, contador Juan Schiaretti." Gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Irigoin).- Gracias, señor secretario.

A.N.A.C. FOLIO Nº 359

Seguimos con el número 27, Guillermo Paats, vicepresidente 3° de la Cámara Argentina de Turismo y vicepresidente de FEDECATUR. Muchas gracias.

Sr. Paats.- Efectivamente, mi nombre es Guillermo Paats, represento a la Cámara Argentina de Turismo, soy patagónico, de la provincia de Chubut. La Cámara Argentina de Turismo representa a toda la economía del turismo en la Argentina.

Como Cámara Argentina de Turismo hemos trabajado codo a codo con el gobierno anterior y también estamos trabajando codo a codo con este gobierno, porque así nosotros interpretamos la democracia.

Hoy, representando a la Patagonia, el mensaje más que nada es para los gremios y, por supuesto, para el ministro de Transporte. Ya se habló de cifras, se habló de infraestructura, se habló del Norte. Entonces, ¿qué significa Patagonia? Patagonia significa que durante mucho tiempo nuestro tercer apellido fue y es Aerolíneas Argentinas. Obviamente, soy pasajero frecuente.

Yo también soy gremialista porque soy un laburante. No quiero pelearme con los gremios, quiero trabajar juntos para una Argentina mejor. Nuestros trabajadores, los que trabajan en Gendarmería, los que trabajan en Prefectura, los que trabajan en la esquila, en la pesca, en el petróleo, que son de Jujuy, que son de Bolivia, que son de Corrientes, que son de Entre Ríos, para viajar necesitan de tres a cuatro días en micro para ir, y de tres a cuatro días en micro para volver.

¿Ustedes conocen Lago Puelo? ¿Conocen el Valle del Río Manso? Lago Puelo queda en Chubut; el Valle del Río Manso queda en Río Negro. Del otro lado de la Cordillera, en la X Región, hay un millón de habitantes. Nosotros estamos a 6 kilómetros de la frontera. Ese millón de habitantes, y otro tanto que tenemos en mi patria, tiene que viajar vía Buenos Aires para cruzar la Cordillera. Antes, y les estoy hablando de 1890, todo se cruzaba por huellas atravesando la Cordillera. Ni qué hablar si nos referimos también a Malvinas. Y les aviso que soy un apasionado de la Patagonia, porque yo también soy pueblo originario. Mis antecesores, allá por 1690, llegaron en barco a la Patagonia. Con LADE, nosotros transportábamos a los maestros argentinos los días lunes y los traíamos los viernes. En las escuelas de Malvinas se enseñaba castellano. De hecho, tenemos algunas familias formadas entre isleños y argentinas y entre argentinos y alguna isleña. *(Aplausos.)* ¿Qué les hablo de la Antártida, entonces? Nosotros tendríamos que estar desarrollando ya con Chile todo el producto aéreo con la Antártida. Chile ya nos lleva una ventaja, pero no es una mala palabra para Chile, sino para nosotros porque no seguimos el ritmo de crecer juntos. Y cuando hablo de Chile, tenemos que crecer juntos en la parte aérea de la Patagonia y de toda la frontera argentina, desde Jujuy hasta el Territorio Nacional de Tierra del Fuego.

Para finalizar, voy a hablarles a los gremios desde el gremio de los usuarios. Nosotros, el gremio de los usuarios, que también somos laburantes, ya somos cautivos de los bancos, somos cautivos de las telefónicas, de los servicios públicos. No sigamos cautivos de las políticas aéreas que no nos dejan volar y crecer al interior federal. Animémonos. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Paats.

A continuación, el señor Daniel García, presidente de la Cámara de Turismo de Río Negro y de la Cámara de Turismo de Bariloche.

Sr. García.- Buenos días a las autoridades de la Mesa y buenos días a todos los asistentes.

Quisiera agradecer esta decisión de la ANAC y celebrar por esta nueva audiencia de apertura de rutas aéreas, que para la actividad turística es una muy buena posibilidad de manifestar nuestras necesidades y nos llena de optimismo cuando pensamos en el futuro también de nuestra actividad turística.

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 360

Queremos desde nuestra provincia, Río Negro, desde mi ciudad San Carlos de Bariloche, y también como dijo Willy recién, desde la Patagonia en su conjunto, darle la bienvenida a las nuevas empresas saludando a la competencia, y les solicitamos que nos miren: la Patagonia en particular tiene para ofrecer una variada oferta de rutas y conexiones tanto nacionales como internacionales, con destinos como Puerto Madryn, Neuquén, Ushuaia, Esquel, Calafate, Las Grutas, Viedma, Bariloche, entre otras no menos importantes, que necesitan ser unidas. No se puede pensar en el desarrollo turístico de nuestro país sin conectividad, y más en nuestra Patagonia, donde los destinos están tan distantes el uno del otro.

El turismo en la Argentina requiere para ser competitivo mejorar su economía de escala, es decir aumentar la cantidad de pasajeros internos y externos, que viajen por el país y para esto resulta imposible solventar las inversiones necesarias con la cantidad de pasajeros actuales. Necesitamos más inversiones y para financiarlas también necesitamos más actividad.

Al reducir los costos de transportes incentivan a la gente a viajar. Ello nos permite aumentar la cantidad de pasajeros y mejoraremos en la productividad de todos los sectores relacionados al turismo. Porque cuando hablamos de turismo, turismo es hotelería, es comercio, es servicios conexos y también transporte, entre otros. Es decir que el impacto de un aumento en la cantidad de pasajeros aporta más competitividad a toda la economía del turismo.

En principio, las rutas aéreas necesitan de un volumen mínimo de pasajeros y hay rutas que hoy no lo tienen. Y no lo tienen porque los precios son muy elevados por la regulación existente.

Voy a citar a modo de ejemplo mi pasaje. Hoy, para yo poder concurrir tuve que pagar un pasaje de 11.700 pesos, y el vuelo estaba ocupado alrededor del 70 por ciento. Esa tarifa es la tarifa de un vuelo internacional Bariloche-Buenos Aires, Buenos Aires-Bariloche: 11.700 pesos.

Esta decisión ha afectado históricamente a Bariloche en la comercialización de nuestro destino. Atenta contra la competitividad, atenta contra sostener el empleo y frena el desarrollo turístico de nuestra ciudad y nuestros vecinos, porque recordemos que nuestro aeropuerto es regional: tanto Bolsón como la comarca andina y Villa la Angostura también se nutren de nuestro aeropuerto.

La caída de los precios automáticamente aumentará la demanda y permitirá cubrir otras rutas que hoy no son posibles.

En resumen, a nuestro entender los problemas son de escala y la caída de precios en los pasajes aéreos puede estimular el aumento de pasajeros y como consecuencia dotar de mayor conectividad a nuestros destinos.

La conectividad y las tarifas hoy son el principal escollo para crecer en función de la demanda de rutas aéreas que tiene nuestro país y, también en nuestro caso, nuestra querida Patagonia.

Sabemos que en esta audiencia se trata la aprobación de rutas ya solicitadas específicamente. Pero consideramos que es una muy buena oportunidad para comenzar a manifestar la necesidad de vuelo que tenemos en nuestra Patagonia porque es la que mayor sufre esta falencia teniendo en cuenta la distancia entre cada ciudad, más aún Tierra del Fuego con su condición de isla.

Hoy en día nuestra mayor necesidad es la interconexión con otros destinos en la Patagonia. Como se dijo anteriormente, hay ciudades en la Patagonia que no tienen conexión aérea con ninguna ciudad, aparte de Buenos Aires. Es decir que para conectar dos destinos en la Patagonia y en muchos casos dentro de una misma provincia hay que venir a Buenos Aires.

A.N.A.C. FOLIO Nº 361

La preocupación de algunos sectores, que es lógica, involucrados a desregular los cielos o incorporar las low cost pasan por el impacto que pudieran ocasionar sobre el empleo del sector. Nosotros entendemos que el mercado de transporte aéreo en la Argentina es muy pequeño, producto de la política aerocomercial. Todos los indicadores muestran que tiene un margen muy amplio de crecimiento, por lo que seguro se mantendrá el nivel de empleo en el sector, pero además estamos convencidos que el avance en la apertura de nuevas rutas mejorará sustancialmente el nivel de empleo de todos los demás sectores económicos relacionados a la actividad del turismo.

Muchas gracias por esta oportunidad. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor García.

Por la Asociación de Hoteles y Turismo de la República Argentina, tenemos varios representantes que espero que venga uno solo: el señor Aldo Elías o José Candioti o Gastón Casoy. ¿Hay algún representante?

-No se hallan presentes.

Sr. Moderador (Corcuera).- Bueno, creo que hemos llegado al momento en que empiezan a aparecer los ciudadanos particulares interesados en la lista de oradores. El señor Sebastián Pablo Jelusic, ¿Se encuentra? Adelante, señor Jelusic.

Usted tiene cinco minutos, como todos los particulares interesados.

Sr. Jelusic.- Van a ser menos.

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias.

Sr. Jelusic.- Buenos días a todos. Primero, quiero agradecer esta posibilidad de participar como particular interesado, como un ciudadano común de la Patagonia, pero también nos ha tocado trabajar en distintas cámaras y agrupaciones empresarias, y somos los que en el día a día capaz padecemos esa falta de conectividad en la Patagonia.

Vemos el caso de Chile -recién lo nombraba Guillermo, en Chubut, el ejemplo chileno-, donde ellos tienen muy solucionada la conectividad patagónica del lado chileno, las condiciones geográficas y orográficas también son distintas: capaz que hacer 200 kilómetros terrestres implican cinco o seis horas de tránsito cuando no te tenés que subir a una balsa. Pero vemos con esos mismos ojos la gran oportunidad que hay por ejemplo en la Patagonia de que existan no tanto estas grandes líneas aéreas sino líneas más chicas, líneas de 19 plazas, como lo hubo anteriormente años atrás y que hagan de conectividad entre las pequeñas ciudades de la Patagonia.

Dentro de esa lógica, si bien estamos relacionados con la actividad aeronáutica también en el sur, vemos la necesidad de infraestructura, donde fuera de los grandes aeropuertos no hay disponibilidad de servicios aeroportuarios, no hay disponibilidad de acceso a combustible. Cuando hablamos de líneas o de potenciales líneas de 19 pasajeros o menos ya no funcionamos con JP sino que funcionamos con Avgas y hay una deficiencia notable en el acceso a ese tipo de combustible, lo cual impide el desarrollo de esas pequeñas líneas también.

Pero yendo básicamente a todas las disertaciones de hoy -y coincido con todas ellas- una conclusión que uno podría decir es que todas las partes tienen razón.

Primero, los usuarios y la comunidad de viajar más, mejor, de forma más eficiente y sin negociar la seguridad, por supuesto.

Después, los Estados provinciales, de potenciar sus economías y continuar con el desarrollo de rutas y conectividad a través de HUBS regionales. Los trabajadores que ya están en el mercado aeronáutico, de nuevas oportunidades de crecimiento profesional y seguir mejorando las condiciones laborales.

Las empresas existentes, las que ya vienen con años de trayectoria, de seguir creciendo y desarrollarse y ¿por qué no? tener la prioridad en el desarrollo de esas rutas.

A.N.A.C. FOLIO Nº 362

Y, finalmente, los nuevos inversores o estas nuevas empresas que solicitan rutas, de ocupar esos nichos y esas rutas complementarias cumpliendo las reglamentaciones vigentes, igual que los otros. Las reglas de juego son a través de la reglamentación, y me parece que son claras, y la aviación se caracteriza por eso.

Y finalmente tengo para decir -me parece, es una opinión personal- que el Estado nacional, junto con la autoridad aeronáutica, son quienes en conjunto deberían moderar este escenario para que sea un "ganar-ganar" de todas las partes en forma equilibrada.

Simplemente eso y agradeciendo el tiempo. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Jelusic.

Otro ciudadano particular interesado, el señor Carlos Zonza Nigro. ¿Se encuentra? Adelante.

Sr. Zonza Nigro.- Buenos días, muchas gracias a la Mesa y a toda la gente que se ha acercado a esta audiencia pública.

Hoy me acerco como un ciudadano más proveniente de Chubut, de Puerto Madryn, una ciudad que indudablemente se conoce por sus atractivos turísticos, pero también indudablemente por su industria, su aluminio, su pesca, y una provincia que es hoy productora de petróleo, la principal productora de petróleo a nivel nacional, en Comodoro Rivadavia y en toda su zona de influencia.

Me ha tocado en la gestión anterior del gobierno provincial ser ministro de Turismo de la provincia, y creo que esta posibilidad, cuando vimos hace algún tiempo atrás en el Boletín Oficial la solicitud de ingreso de nuevas líneas aéreas, la notamos como algo muy importante -por lo menos a mí me pareció así- porque encontramos por primera vez algo que venimos pidiendo, que nuestros destinos, que nuestra región patagónica, comience a ser protagonista desde la conectividad aérea.

Esta es una gran posibilidad, que nos permite empezar a conectarnos con el resto del país, a transformar definitivamente la Patagonia en un destino único a nivel mundial. Pero también me voy a poner en ciudadano común y mostrarles la preocupación que a uno le presenta ver la sobrepoblación de vuelos a algunos destinos.

Todas las empresas que se presentaron, menos Andes por supuesto que ya vuela a Puerto Madryn, el resto de las empresas buscan rutas muy similares, siempre las principales rutas, como Buenos Aires con Comodoro, que son rentables para cualquier línea aérea. Me gustaría que se ponga el énfasis en que a cada empresa que tenga una ruta rentable o de las más rentables en el país también se les exija volar a otros destinos en desarrollo, menos competitivos.

Hoy veíamos la foto del nuevo aeropuerto que va a tener Esquel, que hemos peleado mucho para que eso suceda. O el nuevo aeropuerto que va a tener Comodoro Rivadavia, en que una semana atrás comenzó la obra y también ha sido una pelea de muchos años, y hoy vemos que empieza a ser realidad.

Queremos que se cuide la línea de bandera, queremos que Aerolíneas siga siendo lo que se ha logrado, porque ese logro que se ha tenido en los últimos años con Aerolíneas significa que hoy estemos discutiendo esto.

Por eso, no confrontemos, vayamos por el mismo camino y logremos que definitivamente la Argentina dé un salto a la conectividad aérea de la región. Así que muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Zonza Nigro.

Vamos a hacer pasar a un expositor que estaba previsto presentar antes, así que le voy a pedir un poquito de paciencia al señor Lisandro Dellazuana, que luego entonces va a continuar.

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 363

Señor Oscar Ghezzi, presidente de la Cámara Argentina de Turismo. Lo esperábamos más temprano señor Ghezzi. Pero bueno, adelante.

Sr. Ghezzi.- Buenos días. Como presidente de la Cámara Argentina de Turismo, que es la entidad que nuclea a toda la actividad turística donde están comprendidos cada uno de los sectores que componen la actividad, donde no está ninguno de los sectores excluidos, tenemos todas las compañías aéreas formando parte de ella a través a JURCA, y también en forma individual como línea de bandera a Aerolíneas Argentinas.

Venimos a esta audiencia para ratificar un trabajo que venimos llevando adelante, que es lograr en nuestro país una real conectividad cuya necesidad es algo que abarca todo nuestro territorio. A través de los años conocemos la historia de nuestra compañía de bandera, hemos trabajado mucho en conjunto, la hemos potenciado y la seguimos potenciado día a día. Pero nuestro país en el transcurso de los años no ha avanzado en función de la conectividad lo que debe avanzar.

Es necesario conocer nuestra geografía integralmente, es necesario conocer las distancias integralmente, es necesario conocer la problemática integralmente, para ver que esta es una materia tremendamente pendiente en nuestro país para el habitante de cada una de nuestras provincias.

Uno ha desarrollado en la actividad privada en el norte, en Buenos Aires, en el sur, en la Patagonia, en Ushuaia, y sabemos que hay destinos donde la conectividad es conectividad o conectividad. Al haber pasado estos últimos años en que no nos hemos podido adaptar a la realidad del mundo, a la realidad de América del Sur, hemos quedado realmente postergados y hemos castigado a nuestro país haciéndole faltar la conectividad.

Nosotros históricamente -por eso expresaba recién- con Aerolíneas Argentinas mantenemos una gran relación, un trabajo conjunto. Y hemos luchado en los momentos en que se la ha vaciado y se la ha perjudicado a la compañía. Hemos sido los primeros que hemos estado públicamente al lado de la compañía y creemos que hoy, insertada en el mercado de la competencia, en el nivel que está prestando servicio, debe seguir compitiendo y debe formar parte muy importante de la conectividad en nuestro país, que lo viene haciendo en los últimos tiempos muy bien en la medida y ritmo que puede Aerolíneas.

Como entidad nosotros participamos en la Organización Mundial de Turismo, participamos en la Junta de Compañías Aéreas, y nosotros vemos lo que es el mundo. En el mundo, el transporte aéreo es hoy la realidad que marca el destino y crecimiento. Ya no es solamente las cargas, es el hombre individualmente en el desarrollo de su actividad de todos los días que necesita estar conectado. Y el crecimiento propio de la actividad turística en el mundo lo da la conectividad.

Hace un ratito estaba -y disculpen la demora- en una reunión del Ente de Promoción de Argentina en el Exterior, donde se presenta la realidad de la posibilidad que tiene nuestro país en cuanto a abrir mercados, la posibilidad que tiene nuestro país de estar realmente conectado. Cuando nos toca estar en los mercados del mundo, como por ejemplo en cada feria que participamos y vemos que hay por ahí que de un mercado como Inglaterra un solo vuelo hacia Argentina, de un mercado como París un solo vuelo directo a Argentina -y así podría enumerarles mercados en infinidad- eso no le da ninguna posibilidad de crecimiento a nuestro país en lo que se ha propuesto ser un destino turístico importante.

Lo hablo de los mercados lejanos como lo hablo de los mercados regionales como hablo de los mercados de nuestro país.

El crecimiento es imprescindible, y creo que en este crecimiento -como lo ha demostrado el mundo- conviven todos los actores. Debe estar el transporte terrestre, que

A.N.A.C. FOLIO Nº 364

cumple una función espectacular en nuestro país. Debe recuperarse el transporte ferroviario cuando las condiciones así lo permitan y debe hacerse sólido el transporte de la conectividad aérea.

He podido estar con compañías que tienen su definición de venir a Argentina. He podido hablar en reuniones durante el transcurso de año con la compañía Norwegian, que tiene una definición para el futuro de venir a Argentina, de operar vía Londres y operar vía Estocolmo, lugares con los que tenemos conectividad, y poder implementar y pasarle a las autoridades de nuestro país su definición de inversión de una compañía que cotiza en la Bolsa, que tiene el capital y ustedes sabrán de la cantidad de aeronaves que posee, del desarrollo y el crecimiento que tiene, y de la posibilidad de que sea Argentina un destino para ellos con una inversión genuina en nuestro país y personal argentino.

Nosotros bregamos por eso, bregamos fuertemente por que las compañías que definan tengan el debido control de su inserción en nuestro país, que cumplan con todas las obligaciones, que tengan el respaldo necesario, pero la realidad nos marca que tienen que estar, tiene que ser la forma de conectarnos.

Me ha tocado vivir en un país conectado que estando en Ushuaia había que venir a Buenos Aires para volver a otro lugar de la Patagonia. Y así me ha pasado en distintos destinos. Hoy es impensable que este país siga de la forma que está hasta este momento sin la conectividad necesaria.

Y como digo, nadie reemplaza a nadie, todos forman parte de la posibilidad y necesidad que tiene nuestro país. Pero el habitante de nuestro país debe tener la posibilidad de la conexión, y debe tener la posibilidad de la competencia. Donde no existe competencia no existe el crecimiento, no existen mejoras en los servicios, no existe todo lo necesario para que este país, que se está preparando para ser un gran país desarrollando estrategias realmente importantes, no lo pueda consolidar y sea el transporte aéreo un inconveniente.

Así que creemos definitivamente en la conectividad. Estamos tan convencidos de su necesidad, y lo pensamos en cada habitante de nuestro país. Porque cuando uno viaja y ve la gente que no puede por ahí hacerlo, no tiene la posibilidad y queda en algún lugar, uno ve y sufre por ese habitante.

Cuando ve un comerciante que quiere desarrollarse, un empresario que tiene que hacer sus reuniones y el turista en general, la situación en que hoy estamos en nuestro país, creo que aceleradamente debemos producir el hecho que nos ponga otra vez en el concierto nacional y regional, porque cuando comparamos a nuestro país con Chile, lo comparamos con Perú, lo comparamos con Brasil, lo comparamos con Colombia, nos damos cuenta que las circunstancias han hecho que nos quedáramos. Hoy la proporción de habitantes que viajan en la compañía aérea es bajísima, más baja que en todos estos países que les he dicho.

Así que nos debemos como país esto y nos debemos como obligación ser los que estamos en la actividad privada y pública, controlar debidamente que se cumpla absolutamente con todas las responsabilidades y respaldo de la instalación de esto.

Les agradezco mucho. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Ghezzi, por su exposición.

A continuación, entonces, sí convocamos al señor Lisandro Dellazzuana, ciudadano particular interesado.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Entonces, señor Cirielli, por la Asociación Personal Técnico Aeronáutico. Dellazuana entonces no está. (*Manifestaciones.*)

A.N.A.C. FOLIO Nº 365

Ya sé que el señor Cierielli está, pero antes de hacerlo pasar quería asegurarme que el anterior nombrado no estaba.

Adelante señor Cirielli. (*Manifestaciones.*)

Perdón, son 10 minutos, quédense tranquilos. Yo me encargo de eso. Adelante, señor Cirielli.

Sr. Cirielli.- Buenas tardes a la Mesa, a la JATA, buenas tardes a todos los presentes.

En un principio quiero agradecer a dos empresas, a American Jet y Andes, que hace años que están volando en la Argentina cumpliendo con todas las normas, y han soportado los distintos cambios económicos, y es por eso que hoy estoy contento de que estén aquí presentes pidiendo más rutas, pero han demostrado ya que su trayectoria pasó por cumplir con toda la normativa argentina vigente y ese es un mérito importante en este país.

Segundo, quiero cuestionar el hecho de hacer una audiencia pública sin tener preparada la infraestructura en el país. Hoy, para dar un ejemplo, los aeropuertos, y principalmente Aeroparque, no tiene más slots, no tiene más posiciones para abarcar mayor cantidad de aviones. Tal es el caso que Aerolíneas Argentinas. Para los Embraer ha armado en algunos casos HUBS en el interior del país como parte de su política, pero al principio lo había hecho porque no tenía lugar en Aeroparque. Si se ponen más empresas, pero previamente no se amplía la infraestructura, esto va a generar un mayor problema.

Lo mismo que con el caso del control de tránsito aéreo. Seguimos teniendo los equipos radares antiguos con intermitencias. Ayer se prendió fuego, hubo un incendio en la base de Morón por problemas de la infraestructura antigua y obsoleta. Como tampoco tenemos en la Argentina unos equipos de comunicación acorde a la tecnología actual. Son antiguos y obsoletos y esto hace a la seguridad del transporte aéreo.

Imaginémonos poniendo más aviones en el aire, con más congestionamiento y manejándolos con el mismo personal con falta de capacitación y con falta de infraestructura en tecnología. Esto es muy peligroso y hace a la seguridad aérea.

Con respecto principalmente a esta audiencia quiero manifestarles que la última que se hizo fue cuando yo fui Subsecretario de Transporte Aerocomercial en el año 2005, y en ese entonces ingresaron entre otras empresas Andes, LAN y Sol. Sol ya no está más entre nosotros, Sol cerró hace ya va a hacer un año; Andes sigue volando; y LAN, que en ese momento se comprometió a volar a todo el país y creo que a la mayoría de los destinos internacionales, la realidad nos dice que 11 años después, LAN, para dar un ejemplo, a la Rioja, a Catamarca y a La Pampa no va.

Y esto es para explicarles un poco a los secretarios de Turismo que estuvieron anteriormente, que ven en los pedidos que sus provincias, sus ciudades están contentas; pero al sector privado no les importa esos destinos que no dan rentabilidad. Van a ir solamente, como lo hizo LAN, a Córdoba, a Bariloche, a Ushuaia, a Iguazú, a los lugares donde dan ganancia. No les interesan esos destinos porque ellos sólo buscan el lucro.

Es por eso que hay que tener mucho cuidado cuando uno ve, como en el caso de Flybondi, que pide aproximadamente 100 destinos, porque a todos nos gustaría que volara a todos esos destinos. Como usuarios -hay que pensar también en el usuario- es importante, pero es parte de una mentira. Lo que buscan estas empresas es conquistar la voluntad de algunos inocentes que todavía les creen. (*Aplausos.*)

Con respecto a la carga, no hay ningún pedido de carga pura. Tucumán es una provincia donde en el mes de noviembre seguramente debe tener más de 600 vuelos de carga, y se la llevan LAN, Avianca, Holanda, varias empresas norteamericanas, pero

A.N.A.C. FOLIO Nº 366

ninguna empresa argentina. Esa debería ser una política de transporte aéreo en el país. (*Aplausos.*)

Y hay algo que me gustaría que en algún momento lo investiguen: ¿cuál es la solvencia y la procedencia del dinero de estas empresas que están pidiendo rutas? Porque no sea cosa que el día de mañana nos enteremos que están lavando dinero acá en la Argentina y que el dinero no es dinero de procedencia clara y donde no se puede investigar. Y qué pasaría, o qué haría la autoridad aeronáutica, si estas empresas una vez que se les otorgan las rutas, las venden y aparece una empresa multinacional mayor, importante, y se nos mete en el mercado local: ¿les va a permitir ingresar, se va a oponer, qué política el gobierno va a tener para frenar la posibilidad de que detrás de estas empresas que nadie las conoce aparezca una mucho mayor y se quede con el mercado argentino? Porque todos critican a Aerolíneas y Austral pero todos quieren venir acá a buscar el mercado de Aerolíneas y de Austral. (*Aplausos.*)

También hay unas reglamentaciones que son las LAR, que está impulsando la ANAC, no sólo esta gestión sino la gestión anterior, que es igualar hacia abajo las reglamentaciones aeronáuticas. Esto es un peligro para este país, porque las reglamentaciones en la Argentina son muy buenas y estamos a la altura de Brasil o de México, pero nos quieren igualar a las que tiene Bolivia o las que tiene Nicaragua o El Salvador. Y nosotros nos estamos oponiendo y le pedimos acá también a la autoridad aeronáutica que revea esa actitud porque la desregulación en las reglamentaciones aeronáuticas trae como consecuencia el peligro o la posibilidad de un accidente aéreo. Porque un accidente aéreo no ocurre solamente por lo que ocurrió en el último momento del accidente, sino que es la suma de la cadena de errores que tiene que ocurrir: si flexibilizan las reglamentaciones, ese es el primer paso, el primer eslabón de una cadena de eventos de un posible accidente aéreo. Es por eso que el tema de seguridad es fundamental para cualquier empresa que se quiere instalar en el país.

Nos oponemos a este cambio y flexibilización de las reglamentaciones aeronáuticas. Tenemos el caso de Lamia, donde voló el equipo Chapecoense, que es el mejor ejemplo de lo que no se debe hacer. Y acá en la Argentina ya tuvimos desregulación, ya tuvimos una empresa de bajo costo, donde el presidente decía que a él le gustaba jugar con los aviones y ganar dinero. Y estoy hablando de LAPA, que cumplió con todo lo que no se debe hacer en la Argentina en cuanto a reglamentaciones aeronáuticas. (*Aplausos.*) Porque tercerización, desregulación y flexibilización laboral fue lo que se impuso en la década de los 90, y fue la década de mayores accidentes aéreos en el mundo.

Todo el mundo va hacia una mejor regulación aérea y hacia los estándares superiores en cuanto a seguridad. Y acá en la Argentina los queremos bajar.

Y otro tema importante es el caso de Aerolíneas y Austral. Ustedes saben que nadie duda de cuánto quiero y cuánto defendimos, junto con todos los compañeros -aquí presentes afuera y en los lugares de trabajo-, a estas empresas. Todos conocen la lucha que tuvimos en el año 2001, que comenzó con la privatización de Aerolíneas y Austral, lucha y políticas de Aerolíneas y Austral que padecimos no solo los trabajadores sino el pueblo argentino cuando no llegaba Aerolíneas Argentinas a muchos de los destinos ni ciudades porque era privada y no le importaba llegar.

Ahora, que está en manos del Estado, ahora que cumple un rol social, ahora que está siendo saneada y mejorada, es cuando más la tenemos que defender. Si las provincias creen que van a poder tener conexiones sin Aerolíneas y Austral, están equivocadas, porque las privadas van a volar a las provincias que dan ganancia; el resto van a quedar incomunicadas y les van a tener que pedir al Estado que por favor vuelva Aerolíneas y Austral. *(Aplausos.)*

A.N.A.C. FOLIO Nº 367

Quiero informarle a la autoridad del gobierno, a las autoridades políticas -y esto no es ni una advertencia ni una amenaza, es una decisión que tenemos nosotros- que no se metan con Aerolíneas y con Austral porque nos van a encontrar *(Manifestaciones.)*, no solo en la calle sino enfrentándolos a todos ustedes. *(Manifestaciones.)* Esto que les quede muy claro.

Es una decisión que tomamos nosotros hace muchos años. No vamos a permitir que ni este gobierno ni el que venga pretenda cerrar ambas empresas, flexibilizarnos o achicarnos para darles el mercado a las otras. Si quieren venir, que vengan, pero los vamos a resistir. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Cirielli. *(Manifestaciones.)*

A continuación, tiene la palabra el señor Luis Rizzi, particular interesado.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Sigue en el orden del día el señor Luis Ceriani.

Señor Ceriani, por favor, adelante.

Sr. Ceriani.- Buenas tardes.

En primer lugar, quiero agradecer y decir que obviamente vemos con beneplácito la realización de la audiencia pública, sobre todo porque significa el crecimiento del tráfico aerocomercial y una instancia necesaria para ese crecimiento, que es algo que para quienes estamos vinculados de una u otra manera con el sector -al que queremos tanto, como mucho se dijo- realmente es muy importante, para el desarrollo del país, el desarrollo regional y económico de la Nación.

De todas maneras, hemos tenido una historia bastante traumática, con distintas situaciones. Evidentemente es un negocio que no ha podido prosperar satisfactoriamente en la Argentina, y por eso tenemos niveles de demanda tan bajos como los que existen. El rol del Estado es muy importante a la hora de tener cuidado y llegar con la regulación y el control adecuado como para que ese crecimiento sea verdaderamente sostenible.

Del análisis de los expedientes que estuvimos viendo, de los tres casos de startup existentes, hay dos en particular –el de Flybondi y Alas del Sur- que estimo no tienen las garantías suficientes como para cumplir operacionalmente con lo que proponen, sobre todo desde el punto de vista financiero. No hay una garantía desde el punto de vista financiero, como sí la hay en el caso de Avian, que efectivamente dentro de la documentación incluye una garantía. En los dos casos anteriores no hay una garantía de que puedan sostener financieramente el plan que proponen.

Como sabemos, el startup de una compañía aérea necesita un esfuerzo financiero verdaderamente superlativo, sobre todo porque el primer año -hasta que los mercados pueden madurar y la marca puede instalarse- la necesidad de financiamiento es cuantiosa y, por lo tanto, resulta necesario o deseable que esas garantías se exhiban.

En el caso de Avian concretamente, lo más preocupante desde mi punto de vista es el hecho de que no es otra cosa que una subsidiaria de Avianca. Esto implica que una empresa extranjera empiece a operar y explotar cabotaje en la Argentina. Para mí, esta es la extranjerización del cabotaje, y como tal es algo incluso peor que una política de cielos abiertos.

Lamentablemente, nuestra legislación tiene una serie de lagunas por las cuales estas situaciones pueden llegar a darse; esto claramente hoy en día no es ilegal, pero incluye o conlleva el peligro de generar una extranjerización del cabotaje.

En un mercado aerocomercial mundial donde hay una fuerte tendencia a la concentración -las aerolíneas en el mundo tienden a la concentración-, es muy difícil pensar que Aerolíneas Argentinas y Austral puedan competir en condiciones de igualdad con grandes aerolíneas extranjeras, y no lo digo por el caso de Avian sino por el precedente que significa y la real perspectiva de que Aerolíneas tenga que competir

A.N.A.C. FOLIO Nº 368

con grandes aerolíneas, con redes mucho más grandes, con operaciones con escalas mucho más grandes, con las cuales probablemente evidentemente tendrá una competencia desigual. Además, no estará amparado por la normativa, ya que la normativa tiene esas deficiencias. En ese caso, lo vemos con una profunda preocupación. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Ceriani.

A continuación, por la Unión de Aviadores de Líneas Aéreas, ¿quién se presenta? Teníamos a varias personas. ¿El señor Genaro Trucco?

Adelante, señor Trucco.

Sr. Trucco.- ¿Qué tal? Muy buenas tardes señor ministro, señor administrador, miembros de la Junta, autoridades y compañeros presentes.

Sr. Moderador (Corcuera).- Perdón, tiene 10 minutos, no 5. Es una institución. Adelante.

Sr. Trucco.- Gracias.

Desde la Unión de Aviadores -sindicato que representa a los pilotos de Austral Líneas Aéreas, empresa del Estado-, como representantes deseamos resaltar que siempre vamos a fomentar el crecimiento de la actividad aérea, dado que esto repercute en el trabajo. Pero queremos dejar algo en claro que como asociación sindical también, en la búsqueda de las mejores condiciones laborales. Nosotros siempre vamos a buscar un mejor trabajo; trabajo simplemente no siempre es la solución.

Nos preocupa observar la presentación de algunos operadores que anuncian muy livianamente la modalidad de operación en la Argentina de lo que se conoce como low cost. Para todos quienes conocemos la actividad aérea, low cost, en el mundo y acá, significa precarización laboral, degradación de la seguridad aérea, accidentes, pérdida de vidas; y cielos abiertos resulta ser un sinónimo también en esta materia, dado que conlleva degradación de las condiciones laborales, falta de control efectivo e impacto en la seguridad.

Como trabajadores y como sindicato representativo de los pilotos de Austral Líneas Aéreas no vamos a permitir la pérdida de las condiciones laborales en ninguna de estas modalidades, ya que estas condiciones laborales se han conseguido con mucho esfuerzo a lo largo de muchos años.

Respecto de la audiencia que nos convoca en este momento, desde la UALA hemos dejado formal constancia a través de un escrito las múltiples observaciones e impugnaciones detectadas sobre las empresas postulantes, ya que en algunos casos se demuestra claramente la falta de requisitos y capacidad operativa, técnica y financiera. Ya los anteriores expositores han ampliado al respecto y estamos en la misma sintonía.

Quiero mencionar en general que el Estado argentino cuenta con un grupo de empresas recientemente estatizado, integrado por dos líneas aéreas de bandera, Austral Líneas Aéreas y Aerolíneas Argentinas. Ambas cumplen el rol estratégico y soberano de interconectar el país y la región, posibilitando el desarrollo de las economías regionales; fomentar el turismo; regular la actividad aérea; generar millones de fuentes de trabajo directa e indirectamente, llegando a todos los rincones de la República Argentina, transformándose así en una herramienta fundamental del diseño y desarrollo aerocomercial de la Argentina. Ciertamente el Estado debe seguir utilizando esta herramienta y ampliar así la conectividad con este recurso.

Ambas empresas estatales cuentan con posibilidades de expansión genuina, con rutas otorgadas y operadas plenamente. Tienen además una flota de aeronaves totalmente operativas, sumado a una mano de obra altamente calificada y entrenada que es un ejemplo para la región.

A.N.A.C. FOLIO Nº 369

Como indicadores de esta realidad podemos resaltar los últimos resultados del análisis de la industria, que posicionan a estas dos empresas -Aerolíneas Argentinas y Austral- como las más puntuales, con mejor servicio y con los más elevados estándares de seguridad en el mercado.

Todo indicaría que el crecimiento del área debería ser iniciado con las empresas nacionales existentes, y solo en caso de imposibilidad de prestación del servidor por limitaciones de capacidad operativa debería darse ingreso en las mismas rutas y bases operativas a empresas externas nacionales.

Más allá de los requisitos de reciprocidad y demás preceptos emanados de las reglamentaciones en materia aeronáutica y de concesión de permisos, el otorgamiento de rutas está íntimamente relacionado con la utilidad pública, utilidad pública que ciertamente no se vislumbra en el intento de otorgar beneficios y concesiones de rutas a empresas de dudosa capacidad y que bien podrían ser explotadas por las líneas aéreas de bandera. En su defecto, si lo que se busca es la utilidad pública, deberían otorgarse a las empresas solicitantes -sobre todo las de capitales externos- solo las rutas que no pudiera cubrir la línea aérea de bandera, o bien exigirles que cubran -como contraprestación- rutas beneficiosas para la población argentina y no solo las que signifiquen rentabilidad para ellas, ya que de no mediar este sentido de equidad solo se pone en desventaja a las empresas propias del Estado -Aerolíneas Argentinas y Austral-, que ciertamente brindan un servicio público en rutas de baja o ninguna rentabilidad pero que resultan de vital importancia para el desarrollo del país. De lo contrario, no sería competencia sino otorgamiento de prebendas por falta de exigencias de estilo.

Es parte de la función de la administración cumplir con el rol del Estado. Eso implica trazar políticas estratégicas en materia aerocomercial para cumplir con las necesidades de la población. Entendemos de este modo que la obligación de la administración es planificar el crecimiento de las líneas del Estado, ya que ellas realmente cumplen con el paradigma del servicio público, además de generar numerosas fuentes de trabajo genuinas que nutren la economía local, todo ello sin tener necesariamente fines de lucro.

La contrapartida son empresas que en su llegada al mercado solo van a optar por realizar servicios rentables buscando beneficio económico y no social y, en la mayoría de los casos, llevándose los réditos a arcas extranjeras en el exterior del país. La experiencia también nos indica que ante la menor vicisitud o menoscabo de la rentabilidad, estas empresas se retiran del país liquidando activos y llevándose todo el valor nuevamente al extranjero, dejando baldío el servicio y la plaza laboral. A nuestro entender, no es una planificación estratégica acertada.

Otro punto a resaltar es la utilización adecuada de los aeródromos. Alguno de los operadores solicita operar con base en el aeroparque Jorge Newbery, el cual, a sabiendas de la autoridad de aplicación, se encuentra colapsado en espacio y capacidad operativa. Operar desde una base que ya está superada en su capacidad para alojar aeronaves y planificar servicios no puede ser considerado, ya que no solo estas empresas no van a poder hacer uso adecuado del aeródromo sino que, de ingresar al circuito, entorpecerían las operaciones de las empresas que actualmente utilizan esta base para desarrollar su actividad prevista.

Las otras empresas solicitan operar desde aeródromos como El Palomar, el que claramente no se encuentra en condiciones de infraestructura como para llevar a cabo las operaciones que se solicitan. Además, estas empresas le requieren al Estado la adaptación de los mismos. Esto arroja una múltiple impugnación, no solo porque no pueden hacer uso adecuado de los aeródromos sino que no se demuestra con su pedido estar en condiciones técnicas o financieras de llevar a cabo los servicios para los cuales

A.N.A.C
FOLIO
Nº 370

están pidiendo la concesión, además de estar exigiéndose al Estado -nacional, provincial o municipal- subvenciones o aportes indirectos en favor de una empresa privada.

Como cierre, deseo resaltar que Austral Líneas Aéreas y Aerolíneas Argentinas se encuentran, luego de un largo proceso de solidificación, en condiciones de aumentar su capacidad operativa a discreción. El grupo cumple con el servicio de mayor calidad del mercado en materia de seguridad, puntualidad y prestación del mismo. Las posibilidades de crecimiento son claras y operativamente solo están limitadas por la cantidad de aeronaves y espacios designados, lo que solo puede acrecentarse con la decisión ejecutiva de llevarlo adelante. Esto se ha logrado gracias al aporte del pueblo argentino y al trabajo denodado de los empleados de Aerolíneas Argentinas y Austral. Ha llevado muchos años volver a poner al grupo de bandera en el lugar de calidad en el que hoy se encuentra.

El ingreso de operadores, en clara desigualdad para las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral, desvalorizará seguramente el esfuerzo realizado, volviendo atrás obligadamente en puntos ganados con el sacrificio de todos. No vemos sentido a este accionar, ya que realmente el grupo de bandera es una herramienta genuina y eficaz para prestar servicio público y actuar en beneficio del Estado, tanto en materia económica tangible como en aspectos intangibles pero esenciales para el desarrollo de un país.

Por todo lo expuesto, desde la Unión de Aviadores de Líneas Aéreas solicitamos se analicen los argumentos expuestos por esta Unión, rechazando todas aquellas solicitudes de rutas a empresas que incumplan con la normativa y/o legislación vigente o puedan interferir con los intereses de las líneas aéreas de bandera, Aerolíneas Argentinas y Austral. Además, solicitamos que se postule y ordene como sugerencia resolutiva el crecimiento estratégico en el plano aeronáutico de las líneas aéreas de bandera, Aerolíneas Argentinas y Austral, las cuales prestan un servicio esencial para la Nación. Nada más. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias, señor Trucco.

Señor Trucco: una preguntita solamente. Usted mencionó en su alocución que había un material que dejaba.

-El señor Trucco acerca documentación a la mesa de autoridades.

Sr. Moderador (Corcuera).- Es para la mesa de Secretaría. Se lo entregamos.

Cualquiera de los expositores puede hacer lo que hizo el señor Trucco, entregar material para que ingrese en el expediente de esta audiencia. Cabe recordar esto.

A continuación, como me dicen que el señor Di Giambattista no se encuentra presente y el siguiente expositor, por la Unión Tranviarios Automotor, Rubén Domínguez, no va a hacer uso de la palabra…

No nos dijeron todavía su nombre.

Lo debería haber comunicado antes.

Sr. De Manuele.- Buenas tardes, primero.

Sr. Moderador (Corcuera).- Buenas tardes.

Sr. De Manuele.- Comuniqué el nombre hace unos minutos al personal.

Sr. Moderador (Corcuera).- Fantástico. Cuénteme quién es usted.

Sr. De Manuele.- Soy Abel De Manuele, asesor de la Unión Tranviarios Automotor.

Sr. Moderador (Corcuera).- Perfecto. Muchas gracias. Adelante, señor.

Sr. De Manuele.- En primer lugar, quiero agradecer a las autoridades aquí presentes.

Quiero además resaltar y reafirmar lo que significa una audiencia de estas características e, independientemente de lo que ella significa, fundamentalmente lo que

A.N.A.C. FOLIO Nº 371

implica para un proceso democrático y participativo la posibilidad de discutir lo que puede ser mejor para el interés general, el interés de los argentinos.

Quiero decir que también sería deseable que, con ese mismo punto de vista, aquellas cuestiones que puedan plantearse aquí -más allá de que no estén de acuerdo con las autoridades o que sean un cuestionamiento- para la salud del procedimiento sean tenidas en cuenta y valoradas como tales y que esto no sea solamente la formalización de una decisión política ya adoptada. Quiero plantear esto como un simple deseo de nuestra organización.

También quiero manifestar la solidaridad de la entidad sindical que represento con los compañeros de las organizaciones sindicales de la actividad que hoy están aquí presentes y también preocupados por el curso de estos acontecimientos. *(Aplausos.)* Con todos ellos, la Unión Tranviarios Automotor ha forjado la preocupación por el transporte del país a través de lo que es la Confederación Argentina del Transporte, la CAT.

Viendo un poco la evolución de las propuestas, de los debates a esta altura de la tarde, y lo que ha sido la presentación del proyecto, antes de referirme al mismo quiero mencionar que se visualizan dos situaciones totalmente disímiles, podríamos decir enfrentadas o antagónicas.

Por un lado, hay un manto de duda, de muchos de quienes han venido a plantearlo -a lo que también nosotros nos sumamos-, sobre el origen y la capacidad técnica de las empresas. No somos los más autorizados, pero queremos decir algunas cosas al respecto sobre la posibilidad de cumplimiento efectivo de aquello que se viene a anunciar y aquellas rutas que se pretenden realizar, la operatividad, la infraestructura, un montón de dudas que tenemos quienes estamos escuchando las propuestas o cuestiones que no vemos claras.

Por otro lado, encontramos cierto optimismo o bondades e ilusiones -que pueden ser justas, y no quiero agredir a nadie-, pero recién le decía a algunos compañeros presentes que pareciera que hubiera millones de pasajeros esperando con la valija para subir a los aviones. *(Aplausos.)* No nos engañemos. Eso no ocurre. No están los pasajeros.

Y quienes van a venir a cubrir esas rutas lo van a hacer únicamente, como decía el compañero Cirielli, con ánimo de lucro, haciendo lo que les interesa y no por el interés general y de los argentinos, cuya función corresponde al Estado. Eso es lo que venimos a reclamar.

También venimos a reclamar que no nos olvidemos de los errores del pasado. Tengamos memoria. Hace 20 años yo era un joven, y recuerdo que todos los días nos mencionaban los millones que perdía por día el ferrocarril. Hoy estamos padeciendo esa desgracia. Estamos añorando que vuelva el ferrocarril. En aquel momento nos vendían los mismos espejitos que tal vez nos pretenden vender hoy. *(Aplausos.)*

En materia aeronáutica, pasaron muchas líneas aéreas -no hace mucho tiempo atrás- que venían a cubrir necesidades similares a ésta, o con propuestas similares. ¿Dónde están? Están quebradas. Muchas fueron producto de tragedias en la historia argentina. Los compañeros aeronáuticos lo saben perfectamente. No hay nada que encubrir, señor presidente.

Creemos que estamos en presencia de un proyecto que viene con una pantalla -del progreso, la accesibilidad, la eficiencia-, y nadie se puede oponer a eso. Nadie se puede oponer al progreso, pero detrás de eso tenemos que discutir otras cuestiones. Pretendemos que se discuta que esto tiene que ser producto de un debate y del consenso de todos los sectores interesados de la vida argentina.

A.N.A.C. FOLIO Nº 372

Esto traerá víctimas. Traerá efectos colaterales. Después no nos quejemos cuando se produzcan esos efectos y algunas de estas empresas ya no estén. *(Aplausos.)* Eso es lo que creemos que se debe evaluar. Queremos que esto sea producto de un debate de todos quienes participan en el ámbito del transporte.

El transporte aéreo no es el único transporte que existe en el país. Hasta el día de hoy muchas de las ciudades que se nombran, donde no llega el avión, estaban unidas por los ómnibus que desde hace décadas transportan a los ciudadanos argentinos.

Esta devastación que se pretende traerá distintas consecuencias, porque los aviones van a unir ciudades troncales e importantes y ninguna de las nuevas líneas aéreas se pide para ciudades chicas o que tienen una cantidad no muy significativa de pobladores.

¿Quiénes van a trasladar a esos habitantes cuando ya hayan destruido el sistema de transporte por ómnibus, cuando el ómnibus que va desde las ciudades importantes y troncales no haga más las intermedias? Nos preguntamos quiénes van a hacerse cargo de esto. ¿O van a ir a un transporte precario que no cumpla con las mínimas reglas de seguridad y condiciones de trabajo?

Todas estas son preguntas que nos venimos a hacer y para las cuales no tenemos respuestas. Esta es la inquietud que quiere transmitir la Unión Tranviarios Automotor.

En definitiva, lo que venimos a proponer es, en primer lugar, rechazar el proyecto en los términos en que está. No se han evaluado los costos y nuestra actividad tendrá costos significativos que serán colaterales a esto que se puede imponer. Nadie pensó en que hay 22 mil trabajadores en nuestra actividad que estarán en peligro. No todos, pero una parte importante. Hay empresas de capitales nacionales -que no voy a defender yo; están ellas para defenderse- que estarán en juego ante capitales desconocidos que vienen del extranjero. Esto tampoco lo evaluamos.

Entonces, me parece -o le parece a la Unión Tranviarios Automotor- que es necesario discutir un proyecto de transporte integral como política de Estado. El transporte es un servicio público y, como todo servicio público, necesita de una discusión de todos los sectores interesados de la comunidad en general para definir cuál es el verdadero sistema de transporte, cómo van a actuar en ese sistema de transporte todos los sistemas y subsistemas que lo integran.

No es solamente el aéreo, es el terrestre de transporte de personas y de carga. Tenemos el transporte de trenes y el pluvial. Si no definimos, en el contexto de la totalidad, cómo se integran, cómo se coordinan, cómo se alternan unos con otros y se complementan en esa prestación, lo único que hacemos es poner parches. Vamos a traer locomotoras sin rieles, vamos a traer líneas aéreas que nos dicen que van a traer cierta cantidad de aviones y no sabemos si tenemos la infraestructura necesaria para que vengan ni si vendrán o no vendrán.

Creo que, dada la seriedad que merece la discusión -porque estamos en presencia de un servicio público, de la defensa de las condiciones de trabajo, de la dignidad y de las fuentes de trabajo, y también del interés general que todos vienen a defender, lo que me parece correcto-, debemos discutir cómo integrar todos esos modelos de transporte. No es solamente una cuestión de defensa sectorial o territorial de a quién le conviene o no que llegue el avión. El avión puede llegar, pero debe haber también capacidad económica, prestación. No pasa simplemente por esperar alegremente que las nuevas líneas aéreas nos vengan a salvar.

Simplemente esto quería decir. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias, señor De Manuele.

A continuación, por la empresa Derudder Hermanos S.R.L., el señor Román Alberto Uez.

A.N.A.C. FOLIO Nº 373

Adelante, señor Uez.

Sr. Uez.- En primer lugar, quiero ratificar todas las presentaciones que ha hecho mi empresa por escrito ante el organismo y decir que tienen plena vigencia y no son desacreditadas por mi actual exposición.

En segundo lugar, quiero remarcar el hecho de que esta audiencia pública, después de los doce años de kirchnerismo que hemos vivido, me causa una profunda tristeza, dado que pensé que con la llegada de alguien diferente al poder, como es la fuerza Cambiemos, iba a haber un cambio en la forma de articular las políticas de transporte.

La verdad es que cambió la orquesta, pero la sinfonía es la misma. La sinfonía es la imposición, la soberbia, el autoritarismo, el desconocimiento de la verdad, la falta de transparencia, la falta de información, el ocultamiento de las cosas que son evidentes a través de esto, que para mí en cierta forma es una farsa organizada. Esto desde el cambio de sede de la audiencia -lo que me parece un hecho grave, dado que es casi intimidatorio hacerlo en el Teatro de la Ribera, en sede del barrio de La Boca, donde hay una ostensible influencia del club Boca Juniors, que tiene conocidos lazos con el presidente de la Nación y sus amigos- hasta la forma en que se distribuyó la información y aprobó esta audiencia pública. *(Aplausos.)*

Todos los presentantes tienen serias deficiencias que ustedes, como organismo de control, no pueden desconocer. Ustedes no podrían haber llamado nunca a esta audiencia pública, porque ninguno tiene la solvencia económica para tener una línea aérea en operación, ni la cantidad de pilotos -porque no existen 3.000 pilotos como dice Flybondi- con la cantidad de horas de vuelo para salir a volar, ni tampoco existe la capacidad aeroportuaria para poder entrar a volar en la zona del aeropuerto de Ezeiza y de Aeroparque nuevas líneas aéreas. *(Aplausos.)* Y ustedes lo saben; han llamado a audiencia pública con el solo fin de hacer pasar un elefante dentro de muchos elefantes y engañar a la población en general.

Esta es una maniobra orquestada desde el gobierno nacional a través de la gente que comanda el señor Lopetegui para generar la forma de degradación gradual y progresiva de Aerolíneas Argentinas, de Austral y del transporte de larga distancia de pasajeros. *(Aplausos.)* En eso se enmarca la salida de la señora Isela Constantini de la presidencia, en eso se enmarca la presentación y la realización de esta audiencia pública que nunca debió haberse realizado, porque los requisitos técnicos no están cubiertos. El plan maestro de rutas de interés nacional no se revisa desde el año 86 u 87, o desde el año 94, no recuerdo. No ha habido articulación entre el transporte de larga distancia ni ha habido articulación con los trenes.

Rescato lo que dice el compañero de UTA en el sentido de que acá deberíamos estar discutiendo por primera vez en la Argentina, después de doce años de autoritarismo y de soberbia, un plan nacional de transporte serio; que no vengan a prometer espejitos de colores los secretarios de Turismo acá, seguramente incentivados por el Estado nacional a venir a contarnos lo que es cada una sus provincias, cuando acá lo que se discute es la capacidad de los señores que vienen a querer operar empresas aéreas... *(Aplausos.)* ...que terminan como LAPA, como Sol y como muchas empresas más, dejando millones de muertos y desocupados. Los trabajos que se van a crear con esas falsas empresas aéreas le van costar 5 o 6.000 despidos al sector de larga distancia y otro tanto a Aerolíneas y a Austral. No engañen a la gente. *(Aplausos.)*

El ministro de Transporte fue a Tucumán a inaugurar una aerolínea privada subsidiada y en la propia audiencia se sentó al lado de uno de los señores que vienen a proponer acá una línea aérea que no tiene ningún capital para hacerse cargo. *(Aplausos.)* No se puede trabajar con semejante grado de irresponsabilidad, porque el día que haya

A.N.A.C. FOLIO Nº 374

un accidente aéreo -como pasó con De Vido y los trenes por la falsa política ferroviaria que se implementó y que terminó con el accidente de Once-, los responsables van a ser ustedes, el señor ministro de Transporte y el presidente de la Nación que las dejó entrar. Ni qué hablar de las irregularidades administrativas. ¿Cómo puede ser que se presente un señor que es ciudadano boliviano, que tiene domicilio en Brasil y que reside en Ecuador? Tiene pasaporte de Brasil y reside en Ecuador y es el principal accionista de una empresa aérea.

Esto es el desembarco de Avianca, que junto con Lan, quieren ser el cajón mortuorio de Aerolíneas Argentinas, quieren desmantelarla de a poco porque es lo único que les queda en Latinoamérica para quedarse con todo el transporte latinoamericano de carga y de pasajeros. *(Aplausos.)*

Lo más triste es que todos en esta audiencia -porque pidieron vista de los expedientes- lo conocen y nadie se animó a decirlo. Todos lo dijeron a medias tintas. El único que habló bien fue el compañero de APTA, el señor Cirielli; los demás, sabiendo todo el mundo el total de los expedientes, nadie dijo nada. Entonces, la verdad es que espero que garanticen mi seguridad a la salida de acá y que ninguno me toque un pelo, más allá del pantalón que me rompí por el lugar donde hicieron la audiencia que ni siquiera está en condiciones. *(Aplausos.)*

Pido disculpas por la vehemencia, pero la verdad es que a mí me costó el kirchnerismo muchos años de salud y de mi vida. Yo terminé denunciando penalmente al ministro Randazzo en una causa que en algún momento voy a conseguir que la Justicia me dé la razón. He denunciado a funcionarios de él, como el señor Eduardo Sícaro, que se ha empeñado en destruir el transporte de larga distancia a través de diferentes tipos de medidas. Y lo voy a seguir haciendo con este gobierno -y esto no es una amenaza- si ustedes siguen violando sistemáticamente la normativa, como es la ley 19.030 y el plan maestro de rutas de interés nacional, en pos de beneficiar a gente que no tiene los más mínimos requisitos para poder entrar en el transporte aéreo.

Es una situación vergonzante que debe ser analizada y que espero que ustedes reflexionen y no dejen a merced de capitales extranjeros los puestos de trabajo que se van a ganar, por un lado transitoriamente, y se van a perder para siempre en otros lugares. La falta de discusión en esto y la falta de debate técnico están marcadas hasta por el día en que han fijado la audiencia. Hacer una audiencia el 27 de diciembre, cuando todo el mundo está tratando de vivir en paz en vacaciones, y poner en jaque a cientos de familias, no solo es un acto de impericia administrativa, sino de tremendo mal gusto para todos los personajes que estamos involucrados en el área. *(Aplausos.)*

Después no vengan a decir que son el gobierno del acuerdo, que son el gobierno del diálogo, que son el gobierno de la humildad, que son el gobierno del cambio de estilo. Son el gobierno del autoritarismo y la continuidad del kirchnerismo con las mismas políticas destructivas del empleo, del capital nacional, de la inteligencia y de la eficiencia. Nada más. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Uez.

Tiene la palabra el señor Jorge Orlando Ortiz López, de Nueva Chevallier. ¿Se encuentra?

Sr. Ortiz López.- Sí.

Sr. Moderador (Corcuera).- Adelante, por favor.

Sr. Ortiz López.- Es difícil después de tanta vehemencia decir algo más.

Yo creo que todos los fanatismos son malos, independientemente de cuál sea el signo político. El fanatismo es una de las formas de la necedad, el fanatismo nos lleva a no pensar, a no ver cuáles son los aspectos positivos y los aspectos negativos. Todo lo que los representantes del gobierno, de las provincias, de los segmentos de turismo y de

A.N.A.C. FOLIO Nº 375

las empresas dijeron es muy lindo, pero como ya se dijo acá hace un rato, olvidan la parte negativa.

El gobierno tiene que buscar el bien común y el interés común y para eso no solamente tiene que analizar todo lo bueno, todo lo lindo, todo lo positivo, sino también las contras que todo eso acarrea. Lo que acá se dijo sobre la posibilidad de pérdida de fuentes de trabajo es un hecho real y nadie lo mencionó. ¿Quién puede estar en contra de que haya conectividad y de que la gente pueda llegar a comunicarse a un pueblito de la Puna, como dijo el ministro de Turismo? ¿Pero ustedes piensan que Flybondi o Avianca o cualquiera va a llegar a un pueblito de la Puna? *(Aplausos.)* ¿Qué tienen que ver los pueblitos de la Puna, qué tienen que ver los pueblos originarios, los tobas y los wichis, con lo que se está discutiendo acá? Son puras cuestiones sentimentales que dejan de lado el hecho de que no hay fundamento técnico para aprobar estas cuestiones.

Nosotros ya hicimos una presentación por escrito, a la cual le dieron escasa bolilla. Lo primero que dijimos es que esta audiencia tenía que ser suspendida. ¿Por qué? Porque uno de los requisitos para que la audiencia se lleve a cabo es que previamente haya un informe técnico respecto de la capacidad de las empresas que se presentan. Esos informes no estuvieron en condiciones, a tal punto que una de las representantes de la voz oficial, por así decirlo, lo dijo; como para todo el mundo, los informes recién estuvieron a disposición en el día de hoy, sin tiempo suficiente para ser analizados.

Entonces, nosotros venimos acá si es lindo o bueno que haya conectividad, si es lindo o bueno que los indios tobas vean un avión que pasa por su cielo, pero no discutimos si realmente las empresas que vienen tienen capacidad técnica, económica y financiera para hacerse cargo de esto que es tan importante. Hay ciertas empresas que realmente pareciera que vienen a buscar un negocio potencial, un sello de goma que les permita salir a vender este proyecto y conseguir capitales para hacer ese negocio. Hay ciertas empresas que presentan como posibilidad técnica tener aviones Boeing o Airbus o algún otro que aparezca en el futuro. ¿A ustedes les parece que es el mismo componente técnico, los mismos mecánicos, los mismos insumos, los que tiene uno u otro? ¿Es lo mismo aprobar a una línea aérea que va a tener Airbus o que va a tener Boeing? No es lo mismo. Y ustedes no lo conocen, porque si las empresas no presentaron los informes y nosotros no tuvimos la posibilidad de evaluarlos, ustedes tampoco tuvieron esa posibilidad.

En consecuencia, están propiciando la aprobación de algo cuyas contras no analizaron, cuyos beneficios desconocen, cuya certeza y posibilidad es incierta. Y en el camino hay muchas familias que van a perder su trabajo, hay muchos pasajeros que van a correr ese riesgo. ¿Quién puede estar en contra? Pueden venir acá los secretarios de Turismo de todo el país, 14 millones de secretarios de turismo, y decir lo lindo que sería que pudieran trasladarse más fácilmente. Pero esto no es así. Fíjense, Avian, que estuvo aquí, todo el tiempo se habló de conectividad de las grandes ciudades y presentó un cuadro en el que todos los tramos hacían base en Buenos Aires: Buenos Aires-Neuquén; Buenos Aires-Mar del Plata; Buenos Aires-Rosario. ¿Teníamos un Tilcara-Bahía Blanca? *(Aplausos.)* No teníamos. No existe. Todo eso es una falacia. Es una mentira. *(Aplausos.)*

Vamos a cuál es la finalidad de por qué les decía que el gobierno tiene que perseguir el bien común y ver todos los aspectos. La postura democrática implica que ustedes tienen que tratar de llegar a una verdadera solución, tratar de interpretar cuál es realmente el bien común y qué es lo más correcto y lo más beneficioso para la ciudadanía. Si ustedes están convencidos, obviamente tienen que luchar por imponer esa idea, pero no se tienen que olvidar de las partes negativas. Da la impresión de que esta

A.N.A.C. FOLIO Nº 376

audiencia se trata, como en otros casos se dijo, de una escribanía: están haciendo la ficción de un debate para aprobar algo que ya tienen aprobado. A tal punto, que el señor ministro, como bien se señaló recién, estaba en pleno debate acompañado por los empresarios; a tal punto que el señor ministro semanas antes de que esto ocurriera, lo daba por cierto y se congratulaba y aplaudía porque Avian estuviera comprando aviones o porque Flybondi estuviera recibiendo currículum. ¿Entonces, ya está aprobado? ¿Para qué estamos acá? ¿Se está discutiendo algo? Si el ministro dijo que ya se aprobó, si las empresas ya pueden volar cuando quieran, si en marzo van a empezar a volar algunos y, como bien se dijo, ni siquiera se sabe qué tipo de convenio van a tener con sus empleados.

Lo que yo quiero decir es esto: aquí, más allá de todos los aspectos sentimentales, hay cuestiones técnicas que no se están considerando. La normativa requiere que los capitales de las empresas que se presenten sean mayoritariamente argentinos. En el caso de Avian el accionista mayoritario es un señor nacido en Bolivia, que reside en Ecuador y tiene pasaporte brasileño; ese señor tiene el 95 por ciento del capital social de la empresa. ¿Eso es mayoría de capital argentino? ¿Esa es la forma en la cual ustedes defienden los capitales nacionales, a los trabajadores argentinos? *(Aplausos.)*

Y esto nos lleva a un aspecto adicional. No controlaron esta primera etapa, que es simplemente una parte formal; tenían que ver que presentaran los papeles adecuados, que presentaran las evaluaciones, que acreditasen el capital, que presentasen las garantías. Esto no lo controlaron y, por ende, nosotros no pudimos verlo. Si esta etapa, que es de movimiento de papeles y formal, no la controlaron, ¿quién nos garantiza que lo van a controlar cuando efectivamente empiecen a operar, cuando empiecen a volar en líneas que están saturadas, empiecen a querer aterrizar en pistas que están ocupadas por otros aviones? La infraestructura no alcanza ahora y esto lo dijeron los distintos funcionarios, del ORSNA y de otros organismos oficiales, que se ocuparon de reflejar el pasado y de decir todo lo que van a hacer. Ellos dejaron en claro que es imposible que cinco nuevas líneas aéreas funcionen, porque no hay infraestructura suficiente, porque ya está colapsado Aeroparque y todos quieren estar en Buenos Aires.

En consecuencia, si no pueden controlar esta parte inicial, ¿qué va a pasar cuando se caiga el primer avión? Van a decir, como en el tema del gas, "uh, nos equivocamos, somos humildes, reconocemos que cometemos errores, ahora lo vamos a hacer de nuevo". *(Aplausos.)* Hay dos lugares de los cuales no se puede volver y uno de esos lugares es el ridículo. El antecedente de esta audiencia es la audiencia de los servicios públicos. Gracias a la torpeza con la cual se hizo eso, torpeza que a mi criterio, humildemente, en este caso se replica, algunas personas recibimos facturas de gas de 0,75 centavos, y en otro momento vamos a recibir facturas de gas de 15.000 pesos. ¿Por qué? Porque tuvieron una idea y la desarrollaron mal, porque pensaron que acá no importan las normas, no importan las leyes, no importa si hay audiencias, no importa nada, estaban convencidos de que era así -pensando bien estamos convencidos de que es así y pensando mal tenemos un negocio que funciona así- y actuaron de esta manera. Y esto va a terminar de la misma mala manera en que terminó lo otro, con el antecedente negativo de que si lo que falla es el gas, la gente puede tener frío o puede no cocinar, pero si lo que falla es el control de las líneas aéreas, lo que va a haber son muertos y eso no se recupera. Gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Irigoin).- Muchas gracias, señor Ortiz López. Si se encuentra en la sala el señor Diego Czarny, de la empresa General Urquiza, adelante, por favor.

Sr. Czarny.- Buenas tardes. Dadas las horas que han transcurrido desde el inicio de la audiencia y como coincido en muchos de los argumentos que me han precedido en el

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 377

uso de la palabra, simplemente quiero remarcar dos o tres cuestiones de la exposición que había preparado y que por respeto al tiempo de todos he resumido en esas cuestiones puntuales que me parece importante no soslayar y dejar expresa constancia en esta audiencia.

Soy representante de una empresa de transporte, Empresa General Urquiza, que justamente ha cumplido 90 años desde su nacimiento y que ha prestado en forma ininterrumpida el servicio de transporte de larga distancia, que llega a más de 250 localidades en todo el país y que forma parte de una Cámara que llega a más de 4.000 localidades. Si vemos estos números, supera en demasía la cantidad de localidades que pretenden abarcar estas empresas que pretenden prestar servicios de aeronavegación comercial.

Por lo tanto, adhiero a lo manifestado acerca de que ninguna de estas empresas que están pidiendo autorización une los servicios para las localidades y los lugares más lejanos y menos poblados del país. Lo único que están creando es la desintegración del transporte de larga distancia que con mucho esfuerzo viene llevando a cabo desde hace muchos años, con crisis y con un montón de impericias en un montón de resoluciones. Hemos podido sobrevivir gracias a las distintas impugnaciones que hemos presentado a lo largo de estos años. Esperamos ahora, en esta instancia, que un nuevo marco de cordialidad y de diálogo con las autoridades nos permita compartir y llegar a un nuevo acuerdo normativo para la larga distancia que en la actualidad no existe.

Tal como está planteada la audiencia y la eventual concesión de estas empresas, nos reservamos el derecho de acudir a la Justicia. Tal como está planteado, el hecho de que no se haya dictaminado en virtud del artículo 7, inciso d), de la ley 19.549, cuya omisión ya manifestamos, determinará la nulidad de cualquier autorización que se conceda de forma inmediata, porque debe dictaminar la Subsecretaría de Planificación de Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación, que a la fecha es inexistente. Asimismo, nos reservamos el derecho de realizar las acciones judiciales y administrativas pertinentes por un supuesto de responsabilidad del Estado, que en este momento está ocasionando que por estas medidas que está dictando el Estado argentino, va a perjudicar y a socavar todo el sector de larga distancia y las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral. La intromisión desmesurada de operadores hace imposible competir en situaciones de igualdad, tal como lo prevé el ordenamiento legal vigente.

Por lo tanto, exhortamos a reencausar esta audiencia -que ya de por sí viene realizándose sobre hechos consumados- y a que si no existen estos dictámenes y no se realiza un previo estudio de cómo impactará este nuevo pedido de concesiones en todo el resto de los operadores que están prestando servicio, no tendremos absolutamente nada a futuro. *(Aplausos.)* Por eso la exhortación que hacemos respecto de la necesidad de realizar un estudio serio y objetivo de cómo impactará en el sector. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Czarny.

A continuación, en el orden del día figura la señora Annie Millet, presidenta de Destino Argentina. ¿Se encuentra?

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- No está. Había una persona que estaba en el orden del día previamente y que recién ha podido llegar. ¿Es correcto esto? Estaba con el número 18 en el orden del día. El señor Carlos Oheler, ministro de Cultura y Turismo de Jujuy, que ha llegado. ¿Se encuentra presente? Sí. Adelante, señor Oheler.

Sr. Oheler.- Buenas tardes, muchas gracias. En realidad, un doble agradecimiento por la consideración de permitirme exponer a pesar de haberse vencido mi turno, pero como nos pasa a los provincianos que cuando venimos a Buenos Aires queremos hacer de

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 378

todo, por ahí nos olvidamos de lo complejo que está el tránsito en la ciudad. La verdad es que ir de un lugar a otro lleva bastante tiempo.

En primer lugar, quiero revalorizar la realización de esta audiencia porque, más allá de las disidencias que pueda haber en cuanto a lo que se pretende de alguna manera debatir, creo que es bueno que se generen estos espacios donde todos los actores involucrados en la problemática del transporte puedan tener la posibilidad de explayarse y de exponer sus puntos de vista. Creo que a partir de allí se podrán formular las consideraciones que se consideren pertinentes.

Entiendo que las decisiones de esta audiencia no son vinculantes y entiendo que esto no altera los procedimientos normales que se deben llevar en función de la normativa establecida para las aprobaciones de las solicitudes que han presentado las empresas en cada caso. Más allá de la mirada superficial que escuché de los últimos expositores acerca de la opinión de a quienes nos toca gestionar turismo en las provincias, creo que para nosotros reviste particular importancia esta decisión que ha tomado tanto el Ministerio de Turismo como el Ministerio de Transporte de la Nación de mejorar las conectividades en el interior de las provincias y en el interior del país.

No tengo ninguna duda respecto de que no se puede pensar el desarrollo turístico del interior del país si no pensamos en mejorar las conectividades, y cuando hablo de conectividades hablo de todos los modos de conectividad. Para poner un ejemplo, Jujuy, que es una provincia de frontera que limita con Chile, que limita con Bolivia y que limita en cercanía con Paraguay, no tiene servicios regulares de transporte de pasajeros por tierra. Es decir, tenemos todo un sistema informal que se ha montado a partir de esta ausencia. Hay una empresa jujeña que desde hace aproximadamente seis años que está tramitando un expediente ante la Secretaría de Transporte para habilitar una línea San Salvador-Tarija que todavía no se ha logrado.

Entonces, cuando aparece esta posibilidad de que se mejore la conectividad a partir de líneas aéreas que nos permitan, por lo menos a los jujeños, tener posibilidades de romper esa vieja tradición del transporte en la Argentina, que yo siempre simbolizo como una araña porque todas las patas conducen al cuerpo y el cuerpo está en la Ciudad de Buenos Aires, esta posibilidad de tener vínculos transversales aparece sin ninguna duda como un aspecto sumamente interesante para poder integrarnos en el norte -NEA y NOA- y también integrarnos longitudinalmente. Me parece que esta es una decisión que a nosotros, por lo menos, en el interior del país, nos resulta particularmente grata.

Las nuevas rutas planteadas, obviamente al mejorar esta conectividad permiten la integración de destinos turísticos que nos permite ofrecerlos de manera integrada en el plano internacional. Yo siempre digo que cuando uno habla de desarrollo turístico, inevitablemente habla -dependiendo de a qué mercados uno esté apuntando- de mercados individuales o de productos individuales –como puede ser el caso particular de Jujuy- y cuando uno expande la búsqueda del mercado a los países vecinos, habla de un destino integrado más regionalmente: Tucumán, Salta, Jujuy. Cuando hablamos de mercados lejanos, ya hablamos de la integración de productos que van desde La Quiaca hasta Ushuaia. Evidentemente, facilita muchísimo todo esto el hecho de tener conectividades transversales, no solo dentro del país, sino también en el sentido regional.

Mañana nosotros estamos recibiendo por primera vez un vuelo en la provincia de Jujuy desde Iquique a San Salvador de Jujuy, que nos ha costado mucho tiempo y mucho esfuerzo poder comprometer. Me parece que para nosotros es sustantivamente importante, si queremos que Jujuy tenga o recupere el protagonismo en los mercados turísticos nacionales, que tenga la conectividad que merece. Jujuy ha sido una provincia que durante muchísimos años ha estado postergada en materia de conectividad y han

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 379

sido vanos los esfuerzos que hemos hecho desde el inicio de nuestra gestión el 10 de diciembre con las autoridades de Aerolíneas Argentinas para que permeabilicen los pedidos de mejorar conectividad y mejorar tarifas y frecuencias. No hemos tenido respuesta positiva, a pesar de los muchos diálogos y conversaciones que hemos tenido. Cuando hoy aparece esta posibilidad de poder tener alternativas, por supuesto nos parece sumamente interesante.

Por otro lado, hay otro aspecto que adecuadamente tratado y tomando los recaudos que la normativa establece también es importante. Creo que la competencia empuja a que las empresas empiecen a brindar servicios de mejor calidad y en definitiva sean los usuarios los que sientan el beneficio de esa competencia. Hoy, en Jujuy pagamos tarifas para venir a Buenos Aires que son casi más caras que las que paga un porteño que quiere viajar a San Pablo o a Río de Janeiro. Muchas veces hemos pedido explicaciones por esto y obviamente la unicidad y la monopolización del servicio nos dejan expuestos simplemente a la impermeabilidad de los oídos de quienes administran esas compañías.

Por lo tanto, estamos plenamente convencidos de que abrir la competencia y darle alternativas al usuario puede permitir una mejora general en los servicios y en las tarifas. Obviamente, en esa tarifa y en ese mejoramiento de tarifas está también inmersa la posibilidad de que podamos competir como destino turístico con otros destinos que tienen muchas mejores frecuencias y muchas mejores tarifas.

Por último, tal vez una pequeña solicitud a las empresas que pretenden instalar líneas. Quiero decirles que la Argentina no termina en Salta. Jujuy también existe. He visto en algunas propuestas de líneas que prácticamente llegan hasta salta. Quiero decirles que Jujuy es una provincia que yo asemejo a un diamante en bruto: tiene una riqueza paisajística, una riqueza cultural, una riqueza y una generosidad en su gente que da un diferencial que hasta ahora no ha sido adecuadamente trabajado en materia turística. No tengo ninguna duda de que adecuadamente conectado y adecuadamente trabajado en su base, Jujuy puede transformarse en uno de los destinos de excelencia dentro de la Argentina.

Para nosotros, y esto lo dejo como síntesis, es particularmente importante apoyar esta decisión que ha tomado el gobierno nacional de mejorar la conectividad longitudinal, transversal e internacional regional de la República Argentina. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor ministro.

En el orden del día continuamos con el señor Ricardo Rosso, de la Cámara Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros, CATAP. Adelante, señor Rosso.

Sr. Rosso.- Buenas tardes. Voy a tratar de resumir un poco, ya se ha dicho mucho y en representación del transporte automotor ha habido correctas expresiones.

Mi nombre es Ricardo Rosso y vengo a esta audiencia pública a alegar en nombre y representación de la Cámara Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros, CATAP. La Cámara que represento está integrada por 21 empresas de autotransporte público de colectivos de media y larga distancia, que comunican y conectan con las demás empresas que integran el sector, a través de sus servicios de pasajeros y de carga, a más de 900 ciudades y 2.000 puntos intermedios de nuestro país. En el ámbito regional, presta sus servicios a destinos en Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, dando empleo directo a más de 18.000 personas e indirectamente a varios miles más.

No es habitual nuestra participación en audiencias públicas de transporte aéreo; sin embargo, nos vemos en la necesidad de que nuestra voz sea escuchada y atendida por parte de la autoridad aeronáutica, que si bien no nos fiscaliza ni regula, aspira en

A.N.A.C. FOLIO Nº 380

base a lo manifestado en diversos medios, a atender a través de empresas aéreas de bajo costo gran parte, si no la totalidad de los pasajeros y usuarios que hoy utilizan el transporte colectivo de media y larga de distancia, lo que a no dudar, generaría el quiebre irreparable de nuestro sector, con las gravísimas consecuencias sociales y económicas que todo ello traería aparejado. Esto, señor presidente, es lo que justifica y legitima nuestra presencia aquí.

Como es de público conocimiento, el transporte en nuestro país y en general en todos los países ordenados y con diversos grados de desarrollo, funciona con un sistema -y remarco esta palabra "sistema"- cuya coordinación está en cabeza de la autoridad gubernamental. Su importancia es tal que en la República Argentina el mismo tiene rango ministerial y sus diversos modos o medios el rango de secretarías o subsecretarías.

Sin embargo, señor presidente, a lo largo de sucesivas y malas administraciones, crisis políticas y económicas, el denominado sistema de nuestro querido país se fue convirtiendo en compartimientos estancos, incomunicados e inconexos, donde cada transporte atendía su problemática y, en consecuencia, para cada problema existieron soluciones que en algún momento repercutieron en otros medios, rompiendo así el aislamiento, pero no por volver al olvidado sistema de transporte y al orden que el mismo requiere, sino justamente por sus consecuencias negativas, por no atender la autoridad en forma planificada y coordinada, llevándonos a esa falta de organización y políticas claras, al peor de los escenarios, con superposiciones de servicios, guerras tarifarias, tarifas predatorias, etcétera.

En el ámbito aerocomercial nuestro legislador tuvo en miras un transporte multimodal eficiente en cuanto a la necesidad de que el mismo actuara en forma coordinada con los otros medios de transporte. Así, en su artículo 1°, la ley 19.030 de política aerocomercial, establece que la República Argentina adopta como política nacional de transporte aéreo de carácter comercial la que se determina en la presente ley para regular esa actividad en todos sus aspectos, tanto en relación con los servicios internacionales como internos, manteniéndose la adecuada coordinación con lo que se establezca para los otros medios de transporte, conforme todo ello con los superiores objetivos de la Nación.

En concordancia con el artículo 1°, el artículo 32 de la misma ley establece que el transporte aerocomercial deberá actuar como un instrumento eficiente al servicio del desarrollo nacional, intercomunicando adecuadamente las distintas regiones del país mediante la coordinación de los esfuerzos estatales, mixtos, privados, en un conjunto armónico en el que se eviten las superposiciones perjudiciales.

El legislador, como podrá apreciar, señor presidente, no sólo tuvo estos loables objetivos en su mira, también quiso garantizar al empresario que invertiría en este sector el poder contar con una tarifa que le permitiera afrontar costos con una utilidad razonable. Así, el artículo 42 de esta misma ley dispuso que las tarifas se establecerán consultando los intereses de la Nación, de los usuarios y de los explotadores, con el concepto de tarifa económicamente retributiva correspondiente a cada ruta y tramo de ruta.

El decreto 6875 del 71, que reglamentara la complementación económica del transporte aéreo, nos señala los elementos a tener en cuenta al momento de fijar una tarifa económicamente retributiva. La misma deberá cubrir los costos directos e indirectos de explotación de los servicios en las rutas o sectores de ruta de que se trata, más un adicional por costos financieros y rentabilidad aprobados para cada empresa. Los costos directos serán establecidos en base a los insumos exigibles para la operación aérea correcta, eficiente y segura.

A.N.A.C. FOLIO Nº 381

Desde ya, señor presidente, este sistema es perfectible, pero lamentablemente ni siquiera contamos hoy con una tarifa TER para cada empresa operadora. Vale decir que tanto el Estado nacional como los particulares desconocemos los costos de Aerolíneas, Austral, LAN, Andes, etcétera, y sólo nos podemos guiar por una tarifa de referencia cuyo origen se remonta a épocas hiperinflacionarias de la década del 80, emparchada por aumentos dispuestos por la autoridad de aplicación pero que no reflejan un serio estudio y análisis de costos, similar o mejorado a lo que propiciaba el decreto 6875.

Como consecuencia de ello y al no tener claro cuál sería la tarifa económicamente rentable para cada empresa, no podemos tener en claro el real volumen de los mercados a los cuales el medio aéreo podría ofrecer sus servicios. Y desde ya, señor presidente, esto es muy grave, ya que esta audiencia está convocada para demostrar la necesidad, utilidad y conveniencia de las rutas que se solicitan, para lo cual es indispensable que tanto las empresas peticionantes como el propio Estado nacional conozca a ciencia cierta o con cierto grado de verosimilitud de qué mercado potencial de pasajeros se está hablando y cuál debe ser la tarifa económicamente retributiva que se piensa cobrar al pasajero.

Está bien clara y sabida nuestra ley de política aérea, la cual en su artículo 32, apartado c), establece que la oferta de capacidad en cada servicio por parte de los transportadores aéreos permitirá satisfacer adecuadamente las necesidades públicas y guarda estrecha relación con la demanda, a fin de que las prestaciones sean efectuadas a un coeficiente de ocupación económicamente razonable. Y agrego: por supuesto, sin destruir otros medios de transporte como el terrestre, que cubre eficientemente las necesidades públicas de la mayoría de los argentinos.

No vemos, señor presidente, que en este estado de desconocimiento se pueda cumplir con lo preceptuado por la ley de política aérea. Nuestro legislador le exige a la autoridad y a las empresas coordinar con los otros medios de transporte, no suprimir o reconvertir a los otros medios de transporte como el terrestre, como se pretendería aquí. Por otro lado, le garantiza a las empresas una tarifa económicamente retributiva, lo que a su vez nos permitiría conocer no sólo la eficiencia o no de las empresas en cuanto a sus costos y servicios, sino que a su vez nos daría una clara idea del volumen actual o potencial de los mercados que las mismas sirven o pretenden servir.

Desde ya esta situación no es achacable a esta autoridad, la cual está haciendo todo lo posible por enderezar años de desgobiernos en cumplimiento de la ley. Sin embargo, es nuestro deber señalar la necesidad de tener en claro los números de sector a fin de no cometer errores que significaron un grave perjuicio al usuario y las empresas en general, y a las empresas actuales operadoras aéreas.

Semejante dislate, sumado al hecho de que estos últimos meses se han venido imponiendo en los medios periodísticos y de comunicación la idea superadora de las empresas de bajo costo como la solución a toda la problemática del transporte aéreo, y pareciera que a la del terrestre también, nos ha hecho pensar que la autoridad nacional, persiguiendo loables fines como el mejor y más eficiente transporte, aspire infundadamente a suprimir de un plumazo el transporte de colectivo de media y larga distancia, el cual -es bueno remarcar aquí- ha venido garantizando una tarifa accesible al pasajero los 365 días del año.

Para terminar, y resumiendo porque ya ha sido dicho casi todo, no queremos finalizar nuestro alegato sin preguntarnos cómo harán las empresas como Alas del Sur o Flybondi para dentro de 180 días, en el hipotético caso de que se les otorgue las autorizaciones y concesiones solicitadas, siendo que ambas poseen en su plan de negocios un programa escalonado a cinco años, dar comienzo a sus operaciones. Tampoco podemos saber cuáles son los planes de Flybondi si no obtiene el permiso de

A.N.A.C. FOLIO Nº 382

parte del Estado para operar en el aeropuerto de El Palomar o qué piensa la autoridad respecto de los pedidos de empresas que, como las que mencionáramos, han solicitado rutas regionales o internacionales sin siquiera ser empresas que operan regularmente en cabotaje, como lo requiere nuestra ley.

Asimismo, casi la totalidad de los pedidos no logran demostrar solvencia económica real para sostener operaciones que fueran solicitadas en un tiempo prudencial.

Para finalizar -ahora sí, señor presidente- nuestra Cámara entiende que antes de considerar el otorgamiento de nuevas concesiones la autoridad aeronáutica deberá tomar conciencia y claro conocimiento de las reales posibilidades de los mercados, para lo cual deberá hacer un pormenorizado análisis de los costos, tanto en lo que al Estado mismo compete como en lo que las empresas prestatarias de los servicios aéreos corresponda, cumpliendo y haciendo cumplir todos y cada uno de los principios y mandatos enumerados en nuestra ley de política aérea. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Rosso. ¿Quiere dejar eso como material para el informe? Porque ya que lo leyó.

Sr. Rosso.- Está escrito.

Sr. Moderador (Corcuera).- Está bien, no se preocupe, se incorpora.

Les recordamos que los que hacen presentaciones pueden dejar este material escrito que traen, incluso para no tener que leerlo completo sino que quede incorporado en el informe de la audiencia.

A continuación, en el orden del día figura el señor Rodolfo Casali, (*aplausos*) por UPSA, la Unión Personal Superior y Profesional de Empresas Aerocomerciales, así como por el Programa Propiedad Participada de Aerolíneas Argentinas.

Sr. Casali.- Buenas tardes.

Sr. Moderador (Corcuera).- Buenas tardes.

Sr. Casali.- Antes de comenzar a funcionar el reloj, que no tengo acceso a verlo porque desde esta posición no lo puedo ver…

Sr. Moderador (Corcuera).- ¿Perdón?

Sr. Casali.- Antes de comenzar mi exposición… Ah, ahora sí. Acá está, de este lado.

Sr. Moderador (Corcuera).- Ahí está.

Sr. Casali.- Le quiero expresar que el día 25 de diciembre se contactó conmigo el coordinador de esta audiencia…

Sr. Moderador (Corcuera).- Moderador. Yo le hablé por teléfono.

Sr. Casali.- Sí. Y me concedió 15 minutos, atento a que voy a hablar en nombre de dos personas jurídicas de importancia relevante en esta audiencia pública.

Sr. Moderador (Corcuera).- Quedamos, en realidad, si usted recuerda, en que serían 12, 13 minutos, ojalá no más.

Sr. Casali.- En realidad, me corresponden 20: 10 por cada una.

Sr. Moderador (Corcuera).- No es así.

Sr. Casali.- Voy a tratar de hacer uso…

Sr. Moderador (Corcuera).- Eso sí se lo…

Sr. Casali.- Voy a tratar de hacer uso apretadamente de los 15 minutos que gentilmente con usted negociamos.

Sr. Moderador (Corcuera).- Hagamos una cosa, señor Casali. No perdamos tiempo en esta discusión, no le hagamos perder tiempo a los demás. Inicie.

Sr. Casali.- Muy bien.

Señor presidente de la Junta Asesora del Transporte Aéreo: como apoderado de la Unión del Personal Superior y Profesional de Empresas Aerocomerciales, y además en mi calidad de director de ARSA por el accionista Clase B del Programa Propiedad

A.N.A.C. FOLIO Nº 383

Participada, vengo a esta audiencia pública número 218, en primer lugar a adherir a lo expresado por el señor Edgardo Llano, el compañero Juan Pablo Brey, el compañero Ricardo Cirielli, el compañero Genaro Trucco y el compañero que hizo uso de la palabra en nombre de la UTA.

Vengo a formular reserva de efectuar las impugnaciones que pudieran corresponder, tanto administrativa como judicialmente, en atención a las irregularidades tanto de forma como de fondo que encontramos en los expedientes motivo de la presente audiencia, y entendiendo que se ha lesionado nuestro derecho de defensa consagrado por la Constitución Nacional.

Adicionalmente venimos a formular formal oposición al otorgamiento de todas las rutas solicitadas por Alas del Sur, American Jet, Flybondi y Avian, por considerar que muchas de ellas son concurrentes con las que actualmente explotan Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas, y adicionalmente los respectivos expedientes contienen irregularidades de forma y de fondo.

Dicho esto, quiero expresar que el gobierno nacional ha propuesto y ha efectivizado aumentos de tarifas de gas, luz, agua, transporte de colectivo, subte, trenes, en cantidades exorbitantes, mientras que a la aviación comercial no sólo se le congela la banda negativa que por efecto de la inflación es una reducción tarifaria encubierta, sino que se pretende incorporar empresas de bajo costo para provocar una baja tarifaria aún mayor.

Es incomprensible esta dualidad y esta contradicción del gobierno nacional, que sólo puede ser entendida si se la atribuye a una decisión político-ideológica.

Las objeciones a los expedientes que mencioné. Alas del Sur. El 25 de noviembre de 2016 la ANAC da por cumplimentado los requisitos de Alas del Sur cuando todavía no tenía el tercer director exigido por ley incorporado, aceptando una mera convocatoria a asamblea de accionistas para el 13 de diciembre. El 1° de diciembre se publicaron los edictos a esta audiencia pública y la asamblea a la que hacemos mención no se había realizado y la autoridad de control, que es la ANAC, no objetó nada.

A fojas 109 del expediente comienza una serie de cuadros de Excel cumplimentando información requerida sobre ingresos previstos y demás ítems. En más de 54 líneas, debido a que las cifras son extremadamente grandes, aparecen los renglones con la repetición del símbolo numeral o la leyenda Ref. La ANAC no formuló objeción ni pidió correcciones sobre estos requisitos ineludibles, lo que nos hace pensar que no se controló nada, más allá de que además no se nos permitió la posibilidad de ejercer el control, ya que no se brindó una información completa.

Pese a que la empresa no acredita capacidad económico-financiera, la ANAC lo observa en su escrito. Igual le da curso al pedido de audiencia pública. Esto es una constante que se repite con American Jet.

Pasemos al de American Jet. En estos expedientes donde piden audiencia pública solicitan se revea el desalojo de Aeroparque oportunamente efectuado en el 2013. Esto no era el lugar para este planteo ni era el expediente correcto para este planteo. La ANAC hace silencio y no lo observa.

La empresa peticionante otra vez no acredita capacidad económico-financiera y a fojas 26 la ANAC lo reconoce, pero haciendo una interpretación arbitraria de la norma igual aprueba la presentación a audiencia pública.

La IGJ no publicó la resolución asamblearia relativa a la designación de administradores ni constancia de inscripción en la propia IGJ. La ANAC otra vez no lo observó.

A.N.A.C. FOLIO Nº 384

Flybondi. A fojas 190 se expresa, después de reconocer que El Palomar no está en condiciones operativas, lo siguiente, y quiero leerlo textual porque es muy breve. "La elección de El Palomar es un elemento esencial del proyecto denominado low cost de mi representada. Pero como es de conocimiento de la autoridad, dicha estación aérea no cuenta aún con la infraestructura adecuada para nuestro proyecto. En este sentido, como es de conocimiento de vuestra administración, estamos trabajando en coordinación con el Ministerio de Transporte y la ANAC para desarrollar y financiar -¡financiar!- parte de la infraestructura requerida".

Se habla de financiar inversiones en El Palomar, lo que implica endeudarse desde el Estado nacional para que esta empresa opere, lo que constituye poco menos que un acto escandaloso. Y además, por si no se entiende, ya que están trabajando con el Ministerio de Transporte y la ANAC -lo recalco- en otro párrafo dice que está trabajando con Fuerza Aérea en un proyecto para mejorar la infraestructura, lo que significa que Fuerza Aérea ya está disponiendo de horas hombre y probablemente de materiales en un proyecto con una empresa que todavía no tiene ninguna autorización firme para usar dicha terminal ni aprobada ninguna ruta. De esta manera, el propio Estado se convierte en juez y parte y está adelantando una decisión ya tomada. La ANAC vuelve a hacer silencio.

La empresa no acredita aseguradora, sólo una carta enviada solicitando cotización, a la que la consultora responde que va a hacer todo lo que esté a su alcance. ¡La ANAC no lo observa!

Flybondi posee el 98 por ciento del capital accionario de la empresa nacional creada para operar en cabotaje, violatorio del Código Aeronáutico. ¿La ANAC? Bien, gracias. Ni una palabra.

Presenta como aval económico-financiero la carta de un banco extranjero que no posee filial en la Argentina. La ANAC ni siquiera solicita una ampliación, una explicación. ¿Para qué hablar de observaciones? Otra vez, no hace ninguna observación.

Avian. El señor Germán Efromovich, ciudadano brasileño que no posee residencia en la Argentina sino domicilio en Quito, Ecuador, es el propietario del 95 por ciento de la empresa controlante, Avian holding, lo que viola el Código Aeronáutico más allá de cualquier interpretación, poseyendo en forma personal el 5 por ciento de la controlada.

A fojas 192 -y esto sí que le pido especial atención a esta Junta- figura una certificación sobre la manifestación de bienes al 31-12-2015. A fojas 193 el timbrado tiene fecha 25-11-16 y la certificación del notario público es del 24-11-16. Y para confirmar, el apostillado correspondiente es de fecha 25-11-16. Señores: o en Panamá se rigen con otro calendario distinto al nuestro o bien se incluyó dicho documento con posterioridad al informe que se hace con fecha 21-11-16 y que se encuentra agregado a fojas 210. ¡Toda una demostración de la capacidad de control de la ANAC que, una vez más, no dice nada! Y no quiero calificar este hecho puntualmente porque tendría que recurrir al Código Penal.

Synergy Aerospace International garantiza la operación de los primeros dos meses. ¿Quién firma por la empresa? El propio Efromovich, garantizando a través de una empresa panameña las actividades de Avian en la Argentina. La ANAC no dice nada.

Vicios de forma. Difirieron la vista del expediente una semana de la publicación de edictos. Sólo se tienen 10 minutos para el uso de la palabra y formular oposiciones sobre el expediente que en su conjunto tiene más de 1.500 fojas y una altísima complejidad técnica. El orden del día fue publicado 24 horas antes de la audiencia pública. El lugar de la audiencia pública publicado por edictos del 1° de diciembre fue

A.N.A.C. FOLIO Nº 385

cambiado 24 horas antes. En el derecho administrativo los plazos son hábiles, lo que debería haber sido 20 días hábiles, terminando siendo sólo 11 para analizar expedientes con alrededor de 1.500 fojas y gran cantidad de información técnica.

En la resolución 485 de 2016, en su artículo 4° se especifica que la convocatoria debe contener rutas y frecuencias. ¡En la convocatoria no figuran las frecuencias! Y esto lo hizo la ANAC.

Vicios de fondo. Entendemos que, lisa y llanamente, se violan los artículos 97 y 99 del Código Aeronáutico, con el criterio de aplicación de decretos reglamentarios y decretos de necesidad y urgencia. Se debe inferir que un decreto o un DNU no puede modificar una ley, porque esta es una norma de mayor jerarquía y la reglamentación no se puede usar como un camino para hacerlo. Es ilegal, y cualquier juez lo va a reconocer.

Por el mismo criterio, un decreto tampoco puede modificar un DNU, porque esta última es una norma de mayor jerarquía que un decreto.

Para concluir, reiteramos nuestro rechazo a lo peticionado por las cuatro empresas mencionadas y apelamos a la racionalidad que debe primar en las autoridades a efectos de estudiar estos casos con un mayor detenimiento y profundidad, sabiendo que en un mercado de bajas expectativas de crecimiento, cualquier distorsión surtirá el efecto contrario al deseado y el ingreso de nuevos actores con potencial de aplicar tarifa por debajo del costo producirá, por efecto de este dumping, la inevitable caída de las empresas establecidas, con la consiguiente pérdida de fuentes de trabajo, el achicamiento de frecuencias y rutas y la creación por un cuasi monopolio en manos de privados.

Si, por otra parte, ocurriera lo que tanto está pregonando el gobierno nacional, que tendremos crecimiento y expansión económica, se debería alterar la ecuación precedente, desarrollando primero la infraestructura, ya que se encuentra al borde a su capacidad operativa esa estructura. Y como ejemplo sólo citemos que aún no se radarizó la totalidad del territorio nacional, y que aeropuertos como Aeroparque y Ezeiza tienen restricciones debido a la saturación y congestión a la que están sometidos.

Recién después de esto se debería convocar a una audiencia pública para eventualmente aumentar la oferta sin afectar los derechos adquiridos de las empresas que operan en el mercado y que son del propio Estado nacional y que con estas decisiones, señores, las están saboteando. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Casali.

Sr. Casali.- Les dejo la presentación.

Sr. Moderador (Corcuera).- Cómo no, muchas gracias.

A continuación, el señor Diego Fernández. ¿Se encuentra? Señor Fernández, adelante. Cinco minutos tiene usted. ¿Tiene una presentación? Ahí está.

Sr. Fernández.- Muchísimas gracias a la Mesa, al presidente, a la audiencia, por esta exposición.

Vengo de Mar del Plata. Acá les voy a mostrar algunas fotos muy lindas y lo que no voy a hacer es hablar de la parte aerocomercial sino que vengo del sector de la salud. En este caso me toca representar a la Fundación Mar del Plata Trasplante, de la que soy el presidente, y el desarrollo de los trasplantes en el futuro y actual de Mar del Plata.

Los motivos de interés son un poco qué beneficios puede aportar para la salud tener más frecuencias aéreas, específicamente entre Mar del Plata y Buenos Aires y, por supuesto, para todo el país, con la movilidad de pacientes, traslado de equipos médicos, tejidos y órganos, cooperación de programas médicos especializados para desarrollar en otras áreas medicina más especializada que se puede hacer en Buenos Aires se pueda avanzar en otros lugares del país, traslado de medicamentos y sustancias en forma más

A.N.A.C. FOLIO Nº 386

rápida y traslado de asistentes a congresos y jornadas. Por supuesto, intercambio de profesores y alumnos a nivel de la facultad. Todo esto es de motivo de interés para nosotros en Mar del Plata desde el punto de vista de la salud.

El traslado de los pacientes de los puntos más salientes son los ancianos, que son los extremos de la salud, que incluso hasta los que tienen movilidad disminuida se pueden trasladar mucho más rápido -cinco horas versus una hora- y podemos darles tratamientos en centros, cuando no tenemos la capacidad de hacerlo en Mar del Plata, como pueden ser en Buenos Aires en centros especializados.

El traslado va a ser mucho más feliz y va a ser mucho más rápido, y esto es lo que nosotros a veces necesitamos: de la frecuencia que tenemos hoy, que serían dos, pasar a un poco más.

En el otro extremo de la vida tenemos los niños, que también se van a ver beneficiados. Aquellos que tienen tratamientos oncológicos, tratamientos de trasplante, que todavía en alguna parte y en alguna medida no lo podemos realizar en el centro de derivación que tenemos en Mar del Plata, que es un centro hospital provincial muy bueno, ellos se verían muy beneficiados de esto porque tienen por supuesto poca paciencia, y tendrían menos riesgo de exposición a patógenos porque tienen menos horas de contacto con otras personas durante el traslado terrestre.

Por supuesto por ahí en esa situación nos veríamos insatisfechos a veces de la intolerancia que tienen los niños para sentarse en un asiento de un avión y las azafatas se tendrán que hacer cargo de ese tema.

Con respecto al traslado de órganos y tejidos, esto es muy importante, que es un poco el tema que nos merece. Nosotros hacemos mucho de esta patología, y saben que esto se hace con aviones en forma privada. Pero hemos hecho y realizado acuerdos con Aerolíneas y el INCUCAI. Esto nos ha facilitado el trasplante de órganos y tejidos. Y esto facilitaría con más frecuencia tener la posibilidad de hacer esto con mucha más celeridad.

La cooperación de equipos médicos para el desarrollo de especialidades que no están desarrolladas, por ejemplo en Mar del Plata con otro país o en otra situación del país, es muy importante. Por ejemplo, se realizó el primer trasplante hepático en Mar del Plata el 28 de noviembre de 2010, y todo el equipo que nos vino a colaborar y nos vino a asistir se tuvo que trasladar en forma terrestre, lo cual implicó bastante coordinación y lejanía y tardanza. Después, en el 2012 pudimos colaborar con el inicio del trasplante en la ciudad de Santa Fe, y eso lo pudimos hacer a nivel de aviación privada.

Todo esto se podría mejorar si tuviésemos más conectividad, tuviésemos más celeridad y más frecuencia para poder contactarnos con equipos y desarrollar la medicina en todo nuestro país.

Desde ya, el traslado de medicamentos, como este ejemplo, sabemos que algunos medicamentos y algunos estudios que se hacen, como por ejemplo los isótopos, reducen la actividad a dos horas después de la producción. O sea que el traslado lejano, por ejemplo a cinco horas, reduciría a más del 25 por ciento la capacidad de tratamiento y a más del 25 por ciento la capacidad de diagnóstico. Así que teniendo más frecuencia podríamos tener muchas más opciones de poder trasladar estos medicamentos y esta tecnología nueva en el país.

Desde ya, no quiero ahondar -como hablaron- de jornadas y congresos. Mar del Plata está elegida como una de las ciudades de congresos, y esto aumentaría la posibilidad de llegada de congresos, de expositores y participantes.

A.N.A.C. FOLIO Nº 387

Y, por último, compartir que tenemos una universidad pública nueva de Medicina y una universidad privada, y el intercambio de alumnos y profesores esto mejoraría muchísimo lo que es la salud en nuestra ciudad.

Para concluir, no tenemos ningún conflicto de interés económico ni aerocomercial. Solamente venimos a exponer desde el punto de vista de la salud. Para el sector de la salud sería muy favorable tener mayor frecuencia de vuelos con nuestra ciudad. Los pacientes añosos y los niños, que son los extremos, se verían muy beneficiados; también los adultos y los jóvenes. Los programas cooperativos de medicina se desarrollarían mucho más rápidamente no sólo en Mar del Plata pero en todo el país. Habría más celeridad en el trasporte de tratamientos. Por supuesto, en lo educativo, congresos y universidades, estaríamos muy favorecidos de tener mucha más frecuencia aerocomercial. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchísimas gracias, señor Fernández.

A continuación, figura el señor Daniel Rodríguez, del bloque de concejales del Frente para la Victoria de la Municipalidad de General Pueyrredón. ¿Se encuentra? ¿Señor Rodríguez?

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- La señora María del Carmen Sarlo, otra ciudadana particular interesada. Adelante, señora Sarlo.

Sra. Sarlo.- Buenas tardes.

Señor presidente, quiero felicitar especialmente a todos los expositores que antecedieron. Vi a muchos argentinos pidiendo por otros argentinos, por rutas argentinas, y me parece extremadamente importante este ámbito que se ha previsto para hacerlo.

Yo confío seriamente en que esta Junta lo va a tener en cuenta, porque por algo estamos acá reunidos. Estamos acá participando de esta audiencia justamente por esto. Confío en que van a ser escuchados todos los argentinos. Vi a muchos argentinos con distintas posturas, pero todos con una fuerza y con una vehemencia que como argentina me hace feliz. Estamos luchando todos para que las cosas mejoren; tenemos distintos puntos de vista y distintos modos de expresarlo, pero con este común denominador.

El interés de esta participación es por representar a un lugar emblemático de Mar del Plata, el Torreón del Monje. Mi familia está a cargo de los destinos del Torreón desde hace treinta y siete años. Me tocó acompañar a mi marido en los primeros años, quien falleció exactamente hace tres años. Continúo ahora con nuestros tres hijos, con quienes nos encontramos trabajando en un nuevo proyecto, que justamente fue debatido y ventilado en la audiencia pública en el Honorable Concejo Deliberante de Mar del Plata, porque fue producto de una iniciativa privada.

Así que esta es, en realidad, la tercera audiencia pública a la que asisto. Han sido muy buenos los resultados de las audiencias públicas que cité recientemente, porque se enriqueció y se escucharon otros aspectos, y escucharse ayuda mucho.

En Mar del Plata, a lo largo de estos treinta y siete años -primero obviamente acompañando a mi esposo y ahora a mis hijos- vi muchos cambios políticos y muchas políticas de turismo diferentes, pero siempre queda pendiente el cómo llegar rápidamente y de forma segura a Mar del Plata. Sabemos que antes de la autovía 2, la ruta a Mar del Plata era la ruta de la muerte, situación que se ha ido mejorando y confío en que va a continuar con el mejoramiento de las rutas terrestres.

Generar mayor afluencia de visitantes, no solamente de turistas, sino de visitantes a Mar del Plata, es necesario y es justo, porque Mar del Plata está preparada para recibir gente; así fue desde un principio. Entonces, me parece importantísimo todo lo que sume y todo lo que se articule para una mayor conectividad dentro de nuestro

A.N.A.C. FOLIO Nº 388

país, primero para favorecer el turismo interno y, luego, obviamente, el externo también, el del exterior, porque nos va a venir bien que miren con agrado a la Argentina.

Tenemos que sumarnos sin dudas a esta posibilidad, pero obviamente cuidando lo nuestro, preservando absolutamente a Aerolíneas Argentinas y a Austral, cuidando todo lo que se ha desarrollado por expertos en los temas que se han ventilado, sin duda.

Es necesario lograr bajar los costos de los pasajes, y creo que han estado todos de acuerdo en que son altísimos. Ello genera una barrera para que se pueda acceder a viajar y, fundamentalmente, conocer nuestro país.

Yo hoy hablo por Mar del Plata, es inevitable que con altos costos no se llega. Entonces, vemos absolutamente favorable el incremento de rutas aéreas.

Creo que debería ser absolutamente importante considerar que las empresas que se incorporen guarden una continuidad de tránsito. Quiere decir que no comencemos todos los empresarios de Mar del Plata a abrir las puertas de las empresas y a generar fuentes de trabajo que luego no puedan ser sostenidas en el tiempo. El tema de la continuidad de las rutas aéreas y de las frecuencias obviamente lo marcarán los tiempos, pero esta es una recomendación que hago desde mi sector.

Debo decir algo más. Somos integrantes de Cebra, la Cámara de Empresarios de Balnearios, Restaurantes y Afines de Mar del Plata, donde en la última reunión de hace cuatro días justamente se ventiló este tema. Si bien no vengo por Cebra, debo decir que allí se vio favorablemente la incorporación de nuevas líneas aéreas, con las limitaciones que acabo de decir.

Gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señora Sarlo.

A continuación, la señora Gabriela Magnoler, por el Ente Municipal de Turismo de Mar del Plata, EMTUR. Adelante, por favor.

Sra. Magnoler.- Hola, buenas tardes a todos.

Sr. Moderador (Corcuera).- Buenas tardes.

Sra. Magnoler.- Gracias por la participación. Acá está Mar del Plata presente. Justo estamos todos juntos en las exposiciones.

Les quiero contar un poquito sobre la ciudad. El desarrollo de la conectividad y la amplia oferta de alternativas resultan fundamentales para el desarrollo turístico de la ciudad. La concreción de un plan de conectividad aerocomercial es uno de los objetivos fundamentales que tenemos para lograr el crecimiento, no solamente turístico de la ciudad, sino también económico. Obviamente que esto automáticamente se refleja en nuevos puestos de trabajo. Para ello tenemos la misión de elaborar pautas que sirvan de referencia para la identificación de mercados, la formulación de potenciales mapas de conectividad y la generación de agendas de trabajo.

Estamos convencidos de que la conectividad aérea es uno de los ejes más relevantes que le permitirán a Mar del Plata potenciar aún más su crecimiento y -vuelvo a repetir- generar nuevas fuentes de trabajo.

Mar del Plata es la ciudad turística más representativa del país. Todos los años recibimos a 8 millones de visitantes que vienen a disfrutar de nuestras playas, de nuestra oferta cultural y deportiva, de circuitos rurales y serranos y también de nuestra gastronomía. Cuenta con más de 56 mil plazas hoteleras activas y más de 300 mil extra-hoteleras. Además, es una de las principales plazas de realización de turismo de reuniones en nuestro país, con 42 mil metros cuadrados destinados a eventos.

Actualmente los arribos a la ciudad se realizan principalmente por vía terrestre y en un porcentaje muy inferior por vía aérea. Alrededor de 90 mil pasajeros es nuestra

A.N.A.C. FOLIO Nº 389

última cifra, habiendo llegado en algún momento a recibir 600 mil visitantes en forma aérea.

Nuestra intención es modificar esta última realidad y sumar más alternativas a los visitantes al momento de elegir su traslado a la ciudad, sobre todo porque Mar del Plata cuenta actualmente con el aeropuerto Astor Piazzolla, un aeropuerto internacional a 7 kilómetros al norte de la ciudad.

Este año hemos sumado las rutas de Córdoba, de Mendoza, de Rosario y de Tucumán gracias a Aerolíneas Argentinas, y también hemos sumado la ruta de Salta gracias a la empresa Andes.

Nosotros poseemos un aeropuerto que está en operación continua las 24 horas; cuenta con 12 posiciones de estacionamiento de aeronaves. Poseemos servicio de aduanas, migraciones y sanidad de fronteras, sala Vip, estacionamiento para vehículos, confitería y restaurante.

No podemos desconocer que Mar del Plata y todo el partido de General Pueyrredón constituyen el segundo cordón frutihortícola más importante del país, como así también la industria pesquera y de conservas que está localizada en el puerto de Mar del Plata.

Podemos concluir que la incorporación de nuevas rutas y, eventualmente, la creación de un HUB de conexión en Mar del Plata, es posible por varias razones: la infraestructura aeroportuaria es acorde a la operación internacional de aeronaves y existe una terminal de carga habilitada como depósito fiscal que facilita la operación de carga y descarga de mercaderías.

Es por ello que desde Mar del Plata llevaremos adelante las gestiones necesarias para sumar mayor cantidad de frecuencias y la incorporación de nuevas rutas a fin de incrementar el flujo de visitantes a la ciudad durante todo el año, sea vía terrestre o vía aérea, todo orientado a lograr no solamente un crecimiento turístico sino también económico de nuestra ciudad, buscando el bien común de todos los ciudadanos.

Muchas gracias por la participación. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señora Magnoler.

Antes de que me olvide, cabe citar algo a raíz de un punto que marcó la representante de una de las cinco empresas proponentes, American Jet. Ella pedía que se responda a un planteo que se hizo después de su presentación en relación a las capacidades de esa empresa para poder llevar adelante su propuesta.

Le respondimos que en realidad ese tipo de respuestas se hacen por escrito, porque si no uno no termina más en el ida y vuelta de respuestas y contra-respuestas de lo que van a ser los puntos de diversos sectores en conflicto o en contraste de intereses en este momento.

Pero es importante que esa información escrita se acerque cuanto antes a la mesa o a la ANAC para que pueda ser incorporada en el informe de la audiencia, que se va a realizar a posteriori, en los próximos 10 o 15 días. Es importante que quienes están a favor de otro punto de vista puedan acercar sus materiales a la ANAC.

¿Estamos de acuerdo, doctora? Muy bien.

Ahora es el turno del señor Agustín Fernando Munnich, particular interesado.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Tiene entonces la palabra el señor Carlos Patrani.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Entonces, es el turno del jefe de gabinete de la Municipalidad de Bariloche, el señor Pablo Chamatropulos.

Sr. Chamatropulos.- Buenas tardes.

A.N.A.C. FOLIO Nº 390

En primer lugar, quiero agradecer especialmente la realización de esta convocatoria pública -lo que ya ha sido resaltado por otros participantes-, a los responsables y funcionarios presentes en esta audiencia, al público en general y a los preopinantes.

Por supuesto, hay agradecimientos especiales que tienen que ver con mi presentación: al área de estadísticas de la Municipalidad de San Carlos de Bariloche y al señor secretario de Turismo -que me acompaña en la presentación-, el señor Marcos Barberis, nuestro secretario de Turismo local, que por supuesto para la ciudad de San Carlos de Bariloche es un cargo estratégico. Traigo también, por supuesto, el saludo del intendente municipal, el ingeniero Gustavo Gennuso.

Agradezco especialmente al moderador de la asamblea, el licenciado Javier Corcuera. Quiero felicitarlo por su disposición para el diálogo y por el manejo de la audiencia pública. Ya hemos tenido la oportunidad, desde Bariloche, de participar en otras audiencias públicas que fueron coordinadas o moderadas por él, como fue en el caso de la audiencia pública del gas, un tema fundamental para la Patagonia en general y para Bariloche en particular, donde nos presentó en esa oportunidad, en una ponencia excelente, la doctora Natacha Vázquez del municipio de San Carlos de Bariloche.

Hechos los agradecimientos que corresponden, en primer lugar vamos a tratar de expresar la importancia en cuanto a nuestra opinión, que -me permito adelantarlo inmediatamente- es favorable a la incorporación de rutas aéreas a la localidad de San Carlos de Bariloche y a la presencia de nuevas empresas.

El objetivo general de esta presentación es, justamente, hacer una evaluación respecto del valor de las tarifas aéreas y su vinculación con la cantidad de flujo turístico en la localidad.

Se ha hecho este trabajo a lo largo de este año a partir de una convicción que tiene la localidad -y que ha podido ser acreditada con este estudio y con algún otro- respecto de que las tarifas aéreas a la ciudad de San Carlos de Bariloche son particularmente caras. Se ha dicho en esta audiencia que las tarifas aéreas en la Argentina son caras; en esta carestía general del transporte aéreo en nuestro país, Bariloche tiene una carestía particular, que pretendemos poner en consideración de todos ustedes.

Lo que se ha hecho es compulsar todas las tarifas a San Carlos de Bariloche y a otras localidades con un mes de anticipación. Quienes conocen el rubro del transporte aerocomercial saben que se consiguen así tarifas más baratas. Sabiendo que hay cuatro bandas tarifarias que le aparecen al usuario expuestas en internet, se eligió la más barata y, a partir de ahí, se hizo la comparación.

En esa comparación de tarifas lo que es necesario agregar para la localidad de San Carlos de Bariloche es la variación producida en los últimos diez años respecto del flujo turístico. Se ha mantenido estable, aunque decayendo ligeramente, con un pico en el año 2006 de 800 mil pasajeros y, en 2015 -que es el año que ingresa en el reporte-, 706 mil pasajeros.

Hay que decir que el 55 por ciento de los pasajeros o de los turistas que llegan a San Carlos de Bariloche lo hace por avión y que la inmensa mayoría de ellos lo hacen desde Buenos Aires.

En esta filmina ven cómo han variado esas distintas localidades en función del crecimiento o decrecimiento. Hay algo que nos emparenta con Mar del Plata, además de la carestía de las tarifas aéreas; me refiero a la caída del turismo, que es la hipótesis que venimos a sostener aquí: Bariloche ha caído turísticamente fundamentalmente por la carestía de las tarifas aéreas.

A.N.A.C. FOLIO Nº 391

Acá no hay una explicación, hay un cuadro comparativo de 2005 y 2015 para cada una de las localidades; apenas caen dos o tres: Villa La Angostura -muy emparentada por supuesto con Bariloche, porque tienen el mismo aeropuerto- y Mar del Plata, que también cae; el resto crece en todos los casos.

En la siguiente filmina está más claro. Villa La Angostura cae el 17, Bariloche el 12, Mar del Plata el 9 y todos los demás destinos turísticos crecen; Carlos Paz crece el 87 y Calafate el 73. Carlos Paz crece a pesar de tener una tarifa aérea cara, pero también es cierto que su asistencia vial es mucho mejor a la de San Carlos de Bariloche. Calafate claramente es el ejemplo contrario, porque queda mucho más lejos y ha crecido muchísimo a partir de una tarifa muy razonable.

Aquí hemos comparado los valores de tarifas aéreas por kilómetro en lo que hace a la aeronavegación comercial y el transporte interurbano de pasajeros. El interurbano se mantiene estable -sale alrededor de 1,30 por kilómetro-, mientras que el aéreo varía de 4,93 a 2,01, estando Bariloche en 3,50, dentro de los destinos caros.

Esta es la filmina más ilustrativa, porque es un cruce entre el crecimiento, el estancamiento o decrecimiento de los destinos turísticos junto a la otra variable, que es la tarifa aérea. Vamos a ver que el grupo de localidades que tienen crecimiento turístico ha tenido tarifas más razonables. Esta es la altura del cuadro y, por el contrario, los destinos turísticos que han tenido tarifas caras -porque están más alto- están más hacia este eje -que representa que no han crecido o incluso han decrecido-; hay justamente una asociación lineal entre los destinos caros en las tarifas aéreas y descenso o estancamiento turístico y destinos baratos y crecimiento. Claramente, la implicancia o el ejemplo más fuerte es Calafate, donde valía 2,10 el kilómetro transportado contra 3,50 de San Carlos de Bariloche, que fue el destino turístico que más creció en la década.

Bueno, en esta filmina están las conclusiones. Es básicamente esto que he dicho, así que pido dejarlas incorporadas.

La tarifa aérea está directamente vinculada con el crecimiento o no de la localidad. En nuestro caso, el producto bruto barilochense se alimenta esencialmente de la actividad turística, con ello el empleo y la calidad de vida de los barilochenses.

Un ejemplo que también es muy ilustrativo es una reciente oferta de una de las operadoras. De los distintos destinos -hay tres que quedan más lejos que Bariloche-, el más caro es San Carlos de Bariloche; esto en un promedio menor, porque es una oferta, esas que conocen algunos usuarios y que se sacan apenas durante cuatro horas. Fíjense que el más caro de todos los destinos es San Carlos de Bariloche.

Esto es un ejemplo de esta semana, de cuánto sale un pasaje a Bariloche. Como ya se ha dicho, sale alrededor de 11 mil pesos ir y volver en dos días.

Esta es la última filmina, y creo que es el mejor ejemplo: ir a pasar las fiestas a San Carlos de Bariloche el viernes 30 y volver el domingo 1° de enero le sale a un matrimonio 28.361 pesos; es decir, es más caro ir a Bariloche que cruzar el Océano Atlántico. Esta ha sido una política en general de las actuales compañías y que tiene que ver con que el destino tiene una gran demanda, pero hemos pagado el precio los barilochenses con nuestro propio desarrollo y los turistas que no llegan a la localidad.

Finalmente, en el minuto y medio que me queda para ajustarme al tiempo indicado, quisiera señalar algunas conclusiones respecto de este trabajo.

Básicamente, coincido con el intendente Horacio Quiroga en cuanto a que lo que aquí se debate es la decisión pública, y la decisión pública tiene que sopesar intereses. Y hay tres tipos de intereses -él lo dijo bien-: el general, el sectorial y el personal. Claramente, el orden por el cual se tiene que decidir el Estado es el del interés general.

Acá ha habido expresiones de intereses particulares que, si bien son legítimos, son intereses particulares. Me refiero a los intereses de los gremios, de las empresas -las

A.N.A.C. FOLIO Nº 392

que quieren entrar, las que no quieren que entren y las que no están en el sector pero que tienen el negocio de pasajeros, como es el caso del transporte automotor, que tampoco quieren que entren-, de las asociaciones de usuarios -que no estuvieron presentes- y, por supuesto, de las ciudades, de las agencias y del trabajo barilochense.

Quiero agregar un dato que no es menor y que no se puso sobre la mesa: la accidentología vial que tiene la Argentina. En la Argentina mueren 5 mil personas en accidentes de tránsito viales. En la aviación aerocomercial, la accidentología hoy vigente en el mundo -y también en la Argentina, digámoslo- es de 1 cada 2 millones de partidas.

Es decir, todos sabemos que la aeronáutica representa el medio de transporte más seguro del país y todos sabemos que en nuestra bendita Argentina, con rutas de una mano de ida y una mano de vuelta, ir a San Carlos de Bariloche representa estar en 1.800 oportunidades a dos segundos de la muerte, que es el tiempo en el que podrían impactar dos vehículos de frente. De tal manera que los cinco mil muertos en las rutas representaría -para aquellos que han sostenido el argumento de la seguridad o no de las famosas low cost- que se caigan 33 Boeing por año, que es lo mismo que tres Boeing con 150 pasajeros por mes, cosa que a Dios gracias no ocurre.

Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Chamatropulos.

Tiene la palabra a continuación el señor Fernando Rizzi, defensor del pueblo de la Municipalidad de General Pueyrredón. Es el primer defensor del pueblo que tenemos hoy, yo que he visto tantos defensores del pueblo en las anteriores.

Sr. Rizzi.- Tal cual.

Sr. Moderador (Corcuera).- Bueno, buenas tardes y adelante, señor Rizzi.

Sr. Rizzi.- Buenas tardes.

En primer lugar, quiero ponderar el mecanismo de la audiencia pública como un medio de participación, no solo un medio de participación para que la gente pueda expresar lo que siente, lo que cree, lo que anhela y lo que añora, sino también para que pueda informarse, es decir, ejercer el derecho a opinar y el derecho a la información.

Me toca venir desde Mar del Plata. Quien preopinaba decía que no estaban presentes en la sala entidades de consumidores y usuarios.

Creo que como defensores del pueblo tenemos que expresar la voz del usuario, el derecho del usuario a tener un servicio y un sistema de transporte que sea entendido como un servicio público de calidad accesible y a tarifas razonables, un derecho a la calidad de vida -el acceder a un servicio público de transporte de calidad- y un derecho a tener muchos otros derechos a los cuales se accede a través de medios eficientes de transporte, en este caso el aéreo.

Me tocó ser el último de un grupo de marplatenses -la señora María del Carmen Sarlo, el doctor Fernández y la presidenta del EMTUR, Gabriela Magnoler- que han expresado lo que Mar del Plata piensa, anhela y necesita en este sentido.

Creo que garantizar a los habitantes el derecho al transporte público significa también garantizar el acceso a otros derechos, como es el derecho a la salud -como muy bien lo expresaba el doctor Diego Fernández-, el derecho a recibir medicación que tiene plazos de vencimiento de horas, el derecho a poder trasladarse para realizar tratamientos yendo y regresando en el día, el derecho a enseñar y aprender -para quienes necesitan trasladarse para dar o recibir clases en jornadas o congresos-, el derecho a ejercer la industria lícita, el derecho de reunión -para aquellos que necesitan trasladarse yendo y volviendo en el día, en contraposición o contraste con la realidad que tenemos hoy, que demanda muchas horas salir muy temprano en la mañana y regresar a última hora de la noche en avión por falta de ofertas aéreas o de frecuencias suficientes- y el derecho del

A.N.A.C. FOLIO Nº 393

turismo de reuniones -que en Mar del Plata es muy importante y que hace que muchas veces alguien se tenga que trasladar a una convención y tenga pocas horas para hacerlo, para lo cual obviamente el circuito terrestre no sirve.

Nosotros entendemos que los marplatenses, los batanenses y los miembros de la región -el subsecretario Crotto habló de una población de casi un millón de personas- merecemos poder acceder a mayores frecuencias, a nuevas rutas y, sobre todo, a precios accesibles, a tarifas justas y razonables -que distan de ser las que hoy debemos afrontar en virtud de los pocos servicios que tenemos.

Necesitamos terminar con el centralismo aéreo, con el federalismo que hoy tenemos, donde prácticamente para hacer cualquier desplazamiento a lo largo y a lo ancho de nuestro querido país tenemos que caer siempre en el Aeroparque Newbery, salvo ahora en lo que puede significar para Mar del Plata tener nuevos destinos, como se mencionó: Rosario, Salta, Córdoba y Mendoza.

Realmente necesitamos tener nuevas rutas que nos contacten con otras ciudades. Ojalá que algún día podamos contactarnos con La Plata, con Bahía Blanca y con muchísimas de las ciudades donde tenemos frecuencia de relación.

Además, tenemos que tener en cuenta que desde hace aproximadamente dos años los marplatenses no tenemos servicio de tren. Estamos aislados del transporte ferroviario; es posible, con suerte, que el 15 de enero se reanude el servicio ferroviario, cosa que está todavía sujeta a pruebas y a ensayos. Por supuesto que, si bien tienen costos muy accesibles, es una modalidad muy desventajosa. Estamos hablando de tramos de 6 o 7 horas, lo que hace que la gente pueda usar el tren solamente si se va a trasladar por varios días a Mar del Plata, o desde Mar del Plata a otro punto del país.

Es cierto que la Secretaría de Planificación del Ministerio de Transporte debe trabajar en un estudio de intermodalidad para que todos los medios de transporte puedan convivir y, sobre todo -y esto es muy importante-, para que se mantengan las fuentes de trabajo. Pero también es cierto que este estudio o este análisis del transporte y las necesidades del transporte público deben ponderar y deben presente el derecho de los usuarios a acceder a distintas prestaciones -que deben ser de calidad, que deben unir nuevos destinos y que deben brindarnos mayores frecuencias- a una tarifa accesible.

Estuvimos hablando con distintos colegios profesionales -de gestores, magistrados, abogados y médicos- que necesariamente necesitan trasladarse a la ciudad de La Plata, a la Ciudad de Buenos Aires y otras capitales de provincias con asiduidad y con celeridad. Coincidíamos en la necesidad que tiene Mar del Plata de lograr una mayor conectividad.

Yo traje aquí como ejemplo una presentación que hizo el Colegio de Gestores, que dice: "Como profesionales, es habitual que debamos trasladarnos hacia la ciudad de La Plata, Buenos Aires y otras ciudades por motivos laborales, debiendo regresar en el día en el caso específico de La Plata en los traslados desde y hacia Mar del Plata, que actualmente solo pueden realizarse por ómnibus y por escasas líneas y horarios. Un viaje promedio comienza a las dos de la madrugada con regreso a las 20 o 23 horas, dependiendo de la empresa y de la posibilidad de llegar a tomar el mismo en la terminal de ómnibus de dicha ciudad. Ello implica la pérdida total de un día por transporte y el correspondiente gasto que demanda, que no es económico por las comodidades brindadas.

Nuestros profesionales así como otros con quienes habitualmente compartimos viajes como abogados, docentes, personal policial y de otras reparticiones, así como ciudadanos del común, vemos afectada nuestra vida profesional y familiar en viajes que son ineludibles por la necesidad de tener que recurrir a la administrativa provincial o nacional con sede en dichas ciudades. Poder contar con un servicio aéreo eficiente,

A.N.A.C. FOLIO Nº 394

económico y con varias frecuencias en el día nos posibilitaría poder desarrollar nuestra tarea con mucho mayor profesionalismo y eficiencia, además de los beneficios obvios de tiempo tan importantes en el día de hoy. Todo ello sin dejar de lado que sin duda nuestras actividades se incrementarían dando mayor flujo de turistas, que también podrían utilizar estos servicios."

Por lo tanto, señor presidente, venimos desde la Defensoría del Pueblo a recalcar el derecho de los usuarios del servicio público de transporte aéreo de contar con una mayor conectividad de la ciudad de Mar del Plata, de contar con una mayor conectividad para toda la zona, que va a servir tanto para aquellos que quieran llegar a Mar del Plata como para aquellos que necesiten desplazarse desde la ciudad de Mar del Plata, entendiendo que el servicio público de transporte aéreo es un derecho humano también. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Rizzi.

El señor Juan Blas Taladri, de la Unión del Comercio, la Industria y la Producción, UCIP, de la ciudad de Mar del Plata, tengo entendido que no se encuentra. Él sería el último del grupo de las presentaciones representando a municipios o instituciones municipales, si no fuera por el señor Felice, que está en el número de orden 60, de la Municipalidad de Villa Gesell, quien ha solicitado ocupar el lugar del señor Juan Blas Taladri a continuación.

¿Está el señor Felice, entonces? Así hacemos el cierre de ese segmento. Adelante, señor Felice.

Sr. Felice.- Buenas tardes. Un saludo para todos, señor presidente, autoridades presentes y público en general. La verdad es que es un orgullo poder representar a Villa Gesell en esta oportunidad y en esta temática, y tener la posibilidad de ocupar este lugar en el cual vamos a poder charlar y tener la oportunidad de recuperar la ruta aérea que Villa Gesell ha tenido históricamente.

En este sentido, quisiera poner en contexto y contarles un poco nuestra historia. Villa Gesell ha tenido vuelos desde el año 1975, cuando en ese año se inaugura el aeropuerto. La década del 70 fue muy importante para el desarrollo turístico del municipio, que indudablemente vino de la mano de la creación e inauguración del aeropuerto con los vuelos que comenzaron a operar en aquella oportunidad. En aquel tiempo, lo hacía Aerolíneas Argentinas con el Fokker F-28, luego se fueron incrementando las frecuencias y fueron operando aviones más importantes, llegando a hacerlo Boeing 737, por ejemplo, también de Aerolíneas Argentinas, y el 707 en su momento. Hasta que en la década del 90, por el cambio en el estatus de seguridad del aeropuerto, que el director general Alejandro Álvarez seguramente sabrá muy bien, las compañías aéreas comenzaron a volar con aviones de mediano porte.

Asimismo, quisiera recordarles que en este aeropuerto de Villa Gesell no solamente ha operado Aerolíneas Argentinas, sino también compañías como LAPA, Dinar, Laer -en su momento con aviones turbohélice de 19 plazas- y recientemente la compañía Sol, que operó hasta el mes de enero de 2016. Luego de la quiebra, nos quedamos sin este servicio tan importante para un destino tan importante como es Villa Gesell.

Quisiera comentarles también algunos datos. Villa Gesell es un destino turístico que recibe un 1.500.000 turistas al año solamente en temporada alta y se incorporan unos 300.000 más durante el año, gracias a la política de fines de semana largos que es muy importante mantener y que nos permite seguir impulsando la ciudad y la economía local; es una ciudad en la que habitan 40.000 personas durante todo el año. Incluso, este aeropuerto no solamente atiende a este destino turístico que dentro de la provincia de Buenos Aires está en el podio en cuanto a la recepción de turistas, sino que también

A.N.A.C. FOLIO Nº 395

atiende a una región. Nosotros tenemos el vecino municipio de Pinamar, Mar Chiquita, el Partido de la Costa, en un radio que no supera los 100 kilómetros de distancia. Entonces, no solo es importante para nuestro municipio, sino también para municipios que todos juntos -un millón y medio Pinamar, casi 2 millones el Partido de la Costa- durante el año recibimos, según sea temporada alta o todo el año, entre 5 a 7 millones de turistas. En este sentido, rescato un dato que aportó la presidenta del Ente de Turismo de Mar del Plata en el sentido de que Mar del Plata recibe 8 millones de turistas, y estamos hablando que en esta región, a través de este aeropuerto, podríamos estar atendiendo la necesidad de 7 millones de turistas.

También quiero contarles un poquito que el aeropuerto se encuentra operativo todo el año y el municipio hace un esfuerzo importante por mantener esa operatividad en todas las condiciones necesarias en cuanto a la seguridad. De hecho, el aeropuerto recibe vuelos de pequeño porte, vuelos privados, durante todo el año, que muchas veces no van al municipio de Villa Gesell, sino a Cariló. Les recuerdo que hay localidades importantes en la región, como Cariló, Mar de las Pampas, Mar Azul, Pinamar y el Partido de General Madariaga, que también es un municipio que vive de la agroindustria o de las pymes vinculadas al campo y que también tiene la necesidad de poder tener este tipo de servicio.

En este último tramo del año hemos realizado un convenio con la compañía aérea LADE por el que por primera vez en la historia se ha capacitado a empleados municipales como auxiliares de pista, lo que también demuestra el interés de cumplir con todas las cuestiones que tienen que ver con la seguridad y el interés de revalorizar a nuestros empleados, al trabajador local, dándoles en este caso un curso de nivel internacional. De esta manera cumplimos también con las necesidades que requeriría cualquiera de las compañías aéreas o de las rutas que están en cuestión para poder brindar un servicio eficiente y cubrir las necesidades requeridas.

En cuanto a la situación del mercado actual, fíjense que estamos hablando de un destino turístico, de un municipio que tal vez recibe más turistas que una provincia entera. Independientemente de las banderías políticas, que son diferentes en los destinos turísticos de nuestros vecinos que estoy mencionando -en nuestro caso, el intendente Gustavo Barrera, en Villa Gesell, representa al Frente para la Victoria, pero Pinamar y Madariaga son de Cambiemos y el Partido de la Costa del Frente para la Victoria también-, nos integramos y trabajamos en conjunto porque creemos que en el turismo no debe haber diferencias políticas y creamos una región que se llama Caminos del Tuyú.

¿Cuál es el objetivo de esta unión? Romper con la estacionalidad y poder brindar a nuestros vecinos la posibilidad de trabajar durante el año. Está clarísimo que estos destinos turísticos mencionados viven esencialmente de la actividad turística y son destinos que sufren marcadamente la estacionalidad. En consecuencia, nos unimos para poder nutrirnos de los atractivos del otro municipio y de esa forma poder darle un valor agregado al turista de manera tal que cuando se visita nuestra región, no solamente se consuma el producto sol y playa, sino que estamos tendiendo a complementar las posibilidades que nos brindan los partidos de General Lavalle o General Madariaga y ofrecer actividades de campo, turismo rural y demás.

También bregamos, en esa ruptura de estacionalidad, por ofrecernos en el mercado del turismo de reuniones. Creemos que tenemos un producto interesante, sobre todo, en las localidades que han surgido en los últimos veinte años, como Mar de las Pampas y Mar Azul, donde tenemos una excelente calidad en infraestructura hotelera. Creemos que este puede ser un año para apuntar a ese nicho de mercado.

A.N.A.C. FOLIO Nº 396

Quisiera complementar mi exposición con algunos datos importantes. Villa Gesell cuenta con 460 hoteles, 27.000 plazas hoteleras, cuatro veces más de plazas extra hoteleras, y podríamos decir que en los municipios vecinos tenemos una situación similar. Por eso la importancia de poder ir ofreciendo a los turistas potenciales esta posibilidad de poder variar en los servicios que se puedan tomar para llegar a nuestros destinos. Si bien históricamente la Costa Atlántica ha estado muy bien cubierta por el transporte terrestre, por las compañías de autotransporte terrestre, es importante -en el contexto en el que hoy estamos viviendo, en el que incluso el turista tiene la posibilidad de viajar a destinos regionales como Brasil, Uruguay y Chile- contar con la posibilidad de que las compañías aéreas puedan arribar a nuestro aeropuerto, lo que nos daría llegada desde puntos del país que hoy ven dificultada esta posibilidad. Por ejemplo, los destinos desde el extremo sur. Tengo entendido que una de las compañías que tocaría Villa Gesell haría escala en Bahía Blanca y en otros lugares del sur.

De esa manera estaríamos logrando mayor conectividad, que es lo que principalmente nos está interesando, y podríamos ampliar las posibilidades de llegar al mercado y atender estos números que, como les comentaba, son muy importantes. Tener 400 hoteles abiertos durante el verano, que satisfagan esta necesidad de muchos habitantes de nuestro país de poder vacacionar en nuestras playas, implica un esfuerzo muy grande sostenerlos y ayudarlos a que tengan abierto todo el año y puedan brindar fuentes de trabajo.

Por lo tanto, quiero aprovechar esta oportunidad para reafirmar nuestro interés y la garantía a aquellas empresas aéreas, a cualquiera de ellas que quiera volar a nuestro aeropuerto, en el sentido de que nuestro municipio se compromete a mantener operativo el aeropuerto y poder brindar las garantías necesarias para que se pueda desarrollar. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Felice.

Terminadas las presentaciones de municipios e instituciones y organismos municipales y provinciales, a continuación está el señor Diego Daniel García, por Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A.

Sr. García.- Señores miembros de la Junta Asesora del Transporte Aéreo, autoridades nacionales, representantes de las empresas peticionantes y demás participantes: me presento ante esta audiencia pública en mi carácter de apoderado de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A.

En tal carácter quiero manifestar que el Grupo Aerolíneas entiende que la realización de una audiencia pública luego de diez años es una oportunidad para colaborar con la autoridad competente, brindándole su experiencia y perspectivas del mercado a los fines de que esta cuente con todos los elementos necesarios para adoptar la mejor decisión posible.

Es por ello que el Grupo aportará por escrito ante esta audiencia su visión respecto de ciertas cuestiones puntuales vinculadas al cumplimiento de acuerdos bilaterales, sus planes para los próximos años, la demanda potencial en función de los factores de ocupación, las posibilidades reales de la infraestructura -lo que incluye el estado general de los aeropuertos, la oferta disponible de combustible, etcétera- y ciertas cuestiones relacionadas con el marco regulatorio de la actividad.

De los puntos antes mencionados, destacamos que para Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur las restricciones que hoy aconsejan revisar con detenimiento acerca de las solicitudes formuladas por las empresas peticionarias obedecen en su mayor parte a cuestiones de índole técnica. Queremos enfatizar que el Grupo Aerolíneas se encuentra preparado para competir en base a su extensa experiencia en el mercado, posicionamiento de su marca y conocimiento de los

A.N.A.C. FOLIO Nº 397

pasajeros. Solo como ejemplo, en 2016 el grupo registró un aumento del 7 por ciento de pasajeros transportados versus el último año.

Estamos trabajando fuertemente enfocados en brindar una mayor y mejor oferta de servicios para incrementar la cantidad de pasajeros, tanto a nivel nacional como internacional. En este último sentido, tenemos expresas instrucciones de nuestro principal accionista, el Estado nacional, para que continuemos por la senda de crecimiento aumentando frecuencias, incorporando aeronaves y volando a más rutas.

Auspiciamos que la competencia se dé en un marco de reglas justas, claras y equitativas para que todos los operadores actuales y futuros elijan a la Argentina como un destino atractivo y seguro, generando con ello mayores opciones para los pasajeros, mejores posibilidades de conectividad y un desarrollo económico sustentable para el país.

Gracias por brindarme estos minutos para plantear la posición del Grupo Aerolíneas. Buenas tardes. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor García. Entonces, nos deja el material.

Sr. García.- He entregado una copia firmada.

Sr. Moderador (Corcuera).- Muy bien, muchas gracias, muy amable por su presentación.

A continuación, el señor Marcelo Belelli, de la Asociación Trabajadores del Estado, ATE. ¿Se encuentra presente? Adelante, señor Belelli.

Sr. Belelli.- Buenas tardes, ¿cómo están? Es un gusto saludar la convocatoria a esta audiencia. Como gremio de empleados públicos, como gremio estatal, saludamos a las entidades gremiales de la compañía Aerolíneas Argentinas. Somos solidarios en sus reclamos y sus planteos. Tal como planteó el compañero de la UTA respecto de esta situación, esta postura o esta relativa realidad que como también mencionaban incumbe al interés colectivo, se sale de una forma amplia y dialogando.

Nosotros saludamos y creemos positivo este espacio de diálogo, pero creemos que si tenemos que ir camino a una salida de fondo, tenemos que poner en discusión todo el transporte en la República Argentina y avanzar en una política de transporte que incluya el transporte aerocomercial, pero que no se limite a una asamblea pública aislada, porque entendemos que es lo suficientemente pesado como para poder darle toda la entidad que sea necesaria.

Como entidad gremial nosotros planteamos una serie de ejes que entendemos son los ejes de fondo y que hacen a la profundidad de la discusión que se está planteando acá. Básicamente, señores, creemos que hay tres ejes. El primer eje, como bien mencionaban muchos funcionarios públicos, elegidos democráticamente por su pueblo, tiene que ver con la conectividad. La conectividad, el fomento, la interconexión, son elementos lo suficientemente pesados como para ponerlos en discusión de forma amplia, sincera y con toda la seriedad que nos imponen.

Cuando hablamos de conectividad, por lo menos nosotros, como ATE, sin ser un gremio de compañía aérea, pero sí un gremio estatal con participación en los organismos que tienen la responsabilidad de prestación del servicio de tránsito aéreo y auxiliares, la responsabilidad de regular y normar, entendemos que el hecho de plantear la conectividad garantizada por compañías aéreas que de alguna manera no se conoce mucho su historia, sus precedentes, por lo menos nos genera un poco de ruido. Y lo decimos con respeto, porque el hecho de que nos genere ruido no quiere decir que lo neguemos o que estemos en contra, sino que por lo menos creemos que es algo que debe ser discutido con un poco más de profundidad.

A.N.A.C. FOLIO Nº 398

He escuchado los argumentos de todos los funcionarios públicos que han hablado, de los secretarios de turismo, de los ministros de turismo, y es muy interesante el amor que le ponen a su territorio; ese hecho de querer garantizar que su territorio va a crecer a partir del transporte aéreo es algo muy lindo y saludable, y lo creo sincero, pero el tema es ver si estas compañías lo pueden llegar a garantizar. La conectividad, cuando Aerolíneas dejó de tener peso específico, se dinamitó. Entonces, entendemos que cualquier situación que se genere no tiene que ir en contra de los intereses de la compañía aérea de bandera ni de ninguna de las compañías aéreas de bandera que tiene este país. Este es el primer punto que nosotros queremos plantear. *(Aplausos.)*

El segundo punto que queremos plantear tiene que ver con los puestos de trabajo. Aquí, como representante gremial, me quiero detener algunos minutos. No está el compañero Edgardo Llanos, él también lo planteó, y quiero referirme a la posibilidad de discutir convenios colectivos de trabajo, que es muy interesante. Es muy interesante poder poner en discusión convenios colectivos de trabajo, de espacios laborales que van a empezar a funcionar. Deberíamos estar poniendo en discusión este tema porque de esa forma garantizamos la tranquilidad laboral de toda la gente que se involucre a trabajar en esos ámbitos. Creo que no se desarrolló suficientemente este tema y podría ser un punto al que podríamos dar entidad. Nosotros, como laburantes del Estado, como trabajadores del Estado, como ATE, planteamos la defensa irrestricta de todos los puestos de trabajo de la industria aerocomercial en la Argentina.

El tercer punto atañe un poco más al rol del Estado y al rol del organismo al cual pertenezco, que hoy tiene la posibilidad de charlarlo con la máxima autoridad. Me refiero a cómo la ANAC -habló gente del ORSNA, pero me interesa también plantear el tema- va a dar fiabilidad a este crecimiento que se plantea del transporte aerocomercial. La ANAC tiene la responsabilidad de ser la autoridad aeronáutica y, adyacente a esa responsabilidad de ser autoridad aeronáutica, tiene la responsabilidad de fiscalizar la prestación de los servicios de tránsito aéreo y la responsabilidad de brindar la prestación de los servicios auxiliares, que es interesante y que no se planteó, pero que nosotros queremos plantear. La pregunta es cómo la ANAC, en este proceso de crecimiento de la industria aerocomercial, va a dar contención a esa situación. Creo que esto tampoco está siendo demasiado planteado en el día de hoy.

Creo que no es una limitante, pero sí un elemento que nosotros queremos dejar en consideración de la mesa, ponerlo en discusión de todas estas personas que son de la industria. La forma de poder zanjar y avanzar en ese sentido es en tanto y en cuanto podamos avanzar en una política de transporte aerocomercial con todos los actores involucrados en la mesa.

Creo que hoy por hoy hay una posición tomada respecto a este ingreso de las compañías, del otorgamiento de las rutas aéreas, pero nos está faltando el complemento de algunas situaciones que básicamente tienen que ver con que si realmente estas compañías aéreas van a garantizar la conectividad, si realmente las condiciones de trabajo de los trabajadores va a estar garantizada y si vamos a tener la posibilidad de discutir convenios antes de que empiecen a funcionar plenamente, y si la ANAC, como organismo, como autoridad aeronáutica y como organismo prestador de los servicios auxiliares, va a crecer en consonancia con esa situación.

También se habló de los convenios colectivos de trabajo. Bueno, la ANAC hoy por hoy no tiene la posibilidad de tener un convenio colectivo de trabajo y este es un tema que tenemos que poner en agenda. Creo que es un tema que se está dialogando, que se ha puesto en discusión, pero nosotros queremos poner énfasis porque todas esas cuestiones suman a la seguridad operacional y creo que son elementos lo suficientemente importantes como para poner en discusión.

A.N.A.C. FOLIO Nº 399

De parte de los trabajadores del Estado, de ATE, de los trabajadores del Estado de la ANAC, saludamos nuevamente este espacio y brindamos nuestra solidaridad a los trabajadores de las compañías aéreas. Entendemos que de esta situación de conflicto de intereses que de alguna manera se manifiesta se sale con consenso, con diálogo y con ámbitos legítimos para poder avanzar en una política de transporte aerocomercial sólida y sustentable en el tiempo. Les agradezco mucho por el espacio. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Belelli.

A continuación, el señor Ceferino Farberof. ¿Se encuentra? Sí.

Sr. Farberof.- Buenas tardes a la Junta…

Sr. Moderador (Corcuera).- Perdón, espere un minutito. ¿Podemos resetear el tiempo del señor Farberof? Es de cinco minutos.

Sr. Farberof.- Bueno, la verdad es que me había anotado como municipio de La Matanza e iba a tener diez minutos, pero dije particular. Pero no importa, voy a tratar de abreviar lo máximo posible.

Sr. Moderador (Corcuera).- Bueno, le podemos dar 6 o 7.

Sr. Farberof.- Gracias. Precisamente cuando yo me refiero a La Matanza, me refiero a un municipio del área metropolitana de Buenos Aires, que somos 15 millones de habitantes. Cuando se habla de Buenos Aires, por favor, piensen en Ezeiza. Cuando hoy el secretario de Turismo de la provincia habló de todos los aeropuertos, no habló de Ezeiza. En los años 50, cuando la Argentina era estadísticamente el décimo segundo país receptor de turismo, México era décimo tercero. Hoy estamos en el puesto 44 y camino a caernos en el ranking de turismo receptivo. Por la estadística del propio Ministerio de Turismo, desde el 93 a la fecha, solo tres años fuimos superavitarios en materia de turismo, entre el receptivo y el emisor. El resto siempre fuimos deficitarios.

Entonces, la conectividad es un tema fundamental. Pero la conectividad en forma integral, porque lamentablemente -ya se fue el ministro de Transporte- este es un tema de audiencia pública respecto de uno de los modos del transporte. Pero el transporte hay que verlo como un sistema, algo holístico. No podemos ver los temas en forma aislada. La palabra conectividad, la palabra infraestructura, todo lo que se refirió, siempre fue referido al transporte aéreo. Pero yo les pido a la Junta y a todos los que tienen que decidir, que miren siempre la conectividad en forma integral.

En el año 2001 -año emblemático-, en el mes de marzo se discutió en audiencia pública si era conveniente el traslado o no del Aeroparque a Ezeiza. Desde La Matanza y otros municipios del área metropolitana dijimos: señores, por el contrato, Aeroparque se tiene que cerrar y concentrar todo en Ezeiza -el cabotaje y el internacional- o hacer otro aeropuerto. Pero hubo lobby, empezaron de hablar de una aeroisla, de ampliar el Aeroparque con una aeroisla, Alsogaray y compañía. Y la discusión respecto de Ezeiza era que no había conectividad. Lo que nosotros planteamos fue que había que unir el Aeroparque y Ezeiza con un sistema ferroviario expreso y rápido, porque es la única forma de que si el Aeroparque no se traslada a Ezeiza, estén conectados los dos aeropuertos metropolitanos más importantes, pasando por el Congreso de la Nación.

Después, eso que planteamos en marzo, se dio la posibilidad de repetirlo en el mes de junio, cuando en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, donde gobernaba la Alianza Frepaso-UCR, se abrió la discusión en audiencia pública para tres nuevas líneas de subtes, la F, la G y la I. Nosotros, desde La Matanza, dijimos: señores de la ciudad, si van a invertir en la línea F, en vez de hacerla Constitución-Plaza Italia, háganla estación Hipólito Irigoyen-Facultad de Derecho, porque al pasar frente a estación Buenos Aires en Barracas, y el Belgrano Norte pasar pegado al Aeroparque, vamos a tener la posibilidad de que la ciudad invierta ahora en su línea de subtes, pero en el futuro la Nación invierta en la electrificación de los dos Belgrano y conectar los dos aeropuertos.

A.N.A.C. FOLIO Nº 400

En la discusión que hizo la Ciudad en 2001 nosotros planteamos el cumplimiento del Bicentenario en 2016 y que la discusión de la sede olímpica del Bicentenario se iba a discutir siete años antes, en 2009; teníamos que ir por la Ciudad de Buenos Aires para competir como sede olímpica 2016, pero ¿quién la llevó? Río de Janeiro. No se mide en forma estratégica. Hoy la señora de IATA habló del 2035 y del ciento por ciento de aumento en el tráfico aéreo. Perfecto. Ahora, ¿vamos a seguir aumentando un 30, 50, 100 por ciento el Aeroparque yendo de Ezeiza a Aeroparque en los bondis reales, con la congestión que hay en las autopistas, en la General Paz, de aquí al 2035? Es imposible. Hay que pensar holísticamente. Y así fue cuando Aerolíneas en el 2001 ¿qué pasó? Hoy hablaban del poco porcentaje de argentinos que viajan en avión respecto de la cantidad de habitantes, y nos dejan en último lugar a Argentina y Venezuela. Y arriba nos ponen: Chile, Perú, Colombia. Hay cosas obvias, señores: en Venezuela estuvo VIASA y la quebraron, y Aerolíneas estuvo a un metro del suelo en el 2001, que la quebraran y para abrir cielos abiertos.

Yo soy técnico aeronáutico del secundario aunque nunca trabajé en una empresa aérea, pero el vicio del secundario lo heredé. Entonces, me acerqué al gremio de APTA y le pedí datos. Les dije: ¿qué es el plan de Roger Babbitt, que ustedes le pagaron como consultor? Me dieron el plan de Babbitt. Les pedí el famoso plan de Lacetti en el 2001.

Entonces, en base a toda la información que reuní, armé un plan estratégico Aerolíneas-Austral 2002-2020 y lo denominé Cielos Argentinos, para competir con Cielos Abiertos. Bueno, lamentablemente, después el Estado español vendió a Marsans por un euro la compañía, le dio 800 millones y hoy están todos presos.

Entonces, cuando gente en campaña el año pasado me preguntó qué hacer con Aerolíneas. ¿Saben qué les dije? Les dije: muchachos, Aerolíneas tiene que seguir creciendo. Entonces, sobre la famosa tasa de cantidad de personal con respecto a la cantidad de aviones yo les dije: es más fácil, hay que incrementar la cantidad de aviones y se baja el porcentaje. Pero para hacerlo más económico, dije: señores, hay que pensar en el ATR 72, para que los 737-800 hagan todo el vuelo que hoy hace Copa, que competimos en toda América del Sur. El Embraer para hacer todo Brasil-Argentina y los ATR para unir todas las ciudades capitales sin pasar por Buenos Aires. Porque cuando hablan de Buenos Aires siempre hablan de Aeroparque, nunca hablan de Ezeiza para el cabotaje.

Sr. Moderador (Corcuera).- Señor Farberof.

Sr. Farberof.- Listo.

Sr. Moderador (Corcuera).- Estamos.

Sr. Farberof.- Treinta segundos.

Pero nunca se olviden que en el área metropolitana somos 15 millones de habitantes.

Entonces, hoy el que vive en La Matanza o vive en Virrey del Pino tiene que venir al Aeroparque para tomar un vuelo a Mar del Plata o a Rosario, teniendo a Ezeiza pegado.

Entonces, hay que revisar fuertemente la política en general del transporte, en donde el Ministerio de Transporte ha sido un avance y la Secretaría de Planificación es otro avance. Pero tiene que someterse al debate de todos los sectores. Gracias y perdón por la molestia. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias, señor Farberof.

El señor Luciano Corradi, que seguía en el orden del día, tengo entendido que no se encuentra presente. ¿Es cierto?

A.N.A.C. FOLIO Nº 401

Y después, el señor Martín Brat, que es delegado por UPADEP, solicitó hablar ahora en vez de en su orden del día asignado, debido a que supongo que tal vez tenga que irse rápidamente.

Sr. Brat.- Soy compañero de Luciano Corradi.

Sr. Moderador (Corcuera).- Ah, es por eso. Bueno, muy bien. Adelante, señor Brat.

Sr. Brat.- Me presento. Soy Martín Brat, soy delegado de Falcon…

Sr. Moderador (Corcuera).- Perdón, pero usted habla como particular, no representante formalmente a UPADEP.

Sr. Brat.- No. Soy delegado de base pero en este caso hablo como…

Sr. Moderador (Corcuera).- No, perdone la molestia. Por eso son cinco minutos de tiempo.

Sr. Brat.- No hay problema.

Sr. Moderador (Corcuera).- Adelante. Tranquilo.

Sr. Brat.- Soy Martín Brat, delegado de la empresa Falcon, tercerizados de Aerolíneas Argentinas y militante del PTS en el Frente de Izquierda.

Antes de comenzar, quisiera rendir un homenaje a las víctimas de la tragedia -de la masacre, mejor dicho- de Chapecoense, que para nosotros no es un accidente: es un crimen social porque a costa de bajar los costos se pone en peligro la seguridad de los pasajeros tanto así hasta llegar hasta la muerte, como pasó en esta situación.

Venimos a esta audiencia con la firme convicción de pelear en contra de la apertura de los cielos y de la llegada de las low cost a nuestros aeropuertos. Pero lo hacemos con ninguna confianza realmente en esta audiencia porque creemos, como ya ha sucedido con las audiencias del gas, de la luz y del subte, que esto es un mero trámite administrativo para el gobierno para lograr sus verdaderos objetivos, que no van a escuchar las voces que aquí se levantaron en contra de este ataque sino que el gobierno de los CEO solamente escucha a los CEO nacionales y extranjeros.

La propaganda de las low cost consiste en que bajar sensiblemente los precios de los pasajes, permitiendo que mayores sectores de la población puedan acceder al mercado aéreo.

Aquí se plantea una falsa disyuntiva entre pasajes más baratos y una línea de bandera fuerte con soberanía sobre nuestros cielos. En la Argentina sólo el cinco por ciento de la población puede viajar en avión, en España el 70 por ciento de la población viaja en avión. Esta comparación es tan absurda que implica que, por ejemplo, los trabajadores de limpieza de MyL de Aerolíneas Argentinas, los trabajadores de LATAM, tercerizados, los compañeros que yo represento, que son los compañeros de Falcon, los compañeros de Redguard, los compañeros de GPS, que somos miles de tercerizados que subimos todos los días a los aviones para limpiarlos y controlarlos, en su mayoría nunca voló en uno de ellos.

Yo veo cientos de asientos libres todos los días aterrizando y despegando desde el aeroparque metropolitano, pero son inalcanzables para la mayoría de la población. ¿Por qué la línea aérea estatal no podría brindar este servicio y hacer que millones de trabajadores puedan acceder a este servicio público?

¿Quién dijo que Aerolíneas Argentinas no puede bajar sus tarifas para llegar a tener pasajes populares, que comuniquen a este país tan grande y que lo hagan al servicio de las necesidades de millones de trabajadores y del pueblo? ¿De dónde salió la idea de que una compañía aérea estatal tiene que buscar la ganancia capitalista? Con esa idea subieron 300 por ciento el pasaje en el subte, utilizándolo como si fuera una empresa o realizaron los tarifazos de gas y de luz, mientras les sacan las retenciones al campo, a la industria y a la minería.

A.N.A.C. FOLIO Nº 402

Nosotros nos oponemos rotundamente y decimos que Aerolíneas debe cumplir un rol social. El Estado se tiene que hacer cargo de los servicios públicos para que sean seguros, cómodos y al servicio de las necesidades básicas populares. Queremos una política aerocomercial opuesta a la que se plantea con la apertura de los cielos, con una línea aérea estatal fuerte, que preste un servicio social. Incluso si esto implica que esta línea no dé ganancia (*aplausos*), que tenga subsidios del Estado sostenido por los impuestos a las grandes fortunas.

La atención que el gobierno le da a la solicitud de 156 rutas hoy privadas pretende ser utilizada para mostrar que llegan inversiones cuando la prometida lluvia de inversiones del gobierno nunca ocurrió. Además, estas concesiones serían por 15 años, dejando por un largo período muchas rutas en favor de empresas que compiten de manera desigual con Aerolíneas Argentinas. Las empresas low cost, del modelo de Flybondi, avanzan en competir con bajas tarifas, en detrimento de las condiciones laborales de los trabajadores y de seguridad de los usuarios, reducen los gastos de mantenimiento mientras precarizan y tercerizan a los trabajadores.

Ahora, esto para nosotros no es nuevo, ya existe en los aeropuertos esa precarización y esa tercerización del trabajo. Cuando llegó LATAM a la Argentina con una coima que hoy se dio a la luz en Estados Unidos y que tuvieron que desembolsar 21 millones de dólares para que archiven esa coima porque rompen con los códigos aeronáuticos diciendo que son compañías aéreas argentinas y no lo son, eso fue también la llegada de las low cost o de la precarización del trabajo en la Argentina.

Sr. Moderador (Corcuera).- Señor Brat, ¿un minutito?

Sr. Brat.- Sí.

En Brasil, con la promesa de generar más puestos de trabajo las low cost concentraron en manos de pocos monopolios y destruyeron el resto de las compañías. Varig dejó 14.000 trabajadores en la calle con esta propuesta.

Avianca y las otras low cost desembarcan aquí con el fraude de que son compañías de capitales nacionales, lo acabamos de decir.

Y, por último, para finalizar pero no menos importante para nosotros, es que para desterrar estas prácticas que ya existen en la Argentina, para pelear por que verdaderamente tengamos una línea aérea estatal y que estas low cost no ingresen en nuestros cielos, necesitamos construir entre todos los gremios aeronáuticos y entre todos los trabajadores aeronáuticos un plan de lucha con asambleas en cada uno de los lugares de trabajo y un paro nacional para frenarle la mano al gobierno del ajuste de Macri. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Señor Brat, ¿usted quiere dejar por escrito el material que leyó? Porque noté que a fines de acelerar su presentación pasaba de largo algunas cosas, y me parece justo que en el informe aparezca todo.

Sr. Brat.- Sí.

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias. Entonces, entregamos a la Mesa para que aparezca entero el informe del señor Brat. Muy amable, señor Brat.

A continuación, el señor Diego García Laborde, de Aviación Patagonia Sociedad Anónima.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Por el Programa de Propiedad Participada de Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima, señor Francisco Ordóñez o el señor Christian Erdhardt.

Buenas tardes. Adelante, señor Erdhardt.

Sr. Erdhardt.- Buenas tardes. Vamos a ahondar un poco más en los dichos. Sí vamos a dejar nuestra posición bien clara, que es la misma que expuso el director de la RPP de

A.N.A.C. FOLIO Nº 403

Aerolíneas Rodolfo Casali. Y vamos a adherir a los dichos de Edgardo Llano, de Cirielli, de Trucco y de Pablo Biró. Y vamos a dejar presentado un escrito, así acortamos un poco. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muy bien, muchas gracias, señor Erdhardt. Entonces, entregue el escrito allí, en la Secretaría.

A continuación, por la Asociación Argentina Empresarios Transporte Automotor, AAETA, alguna de las siguientes personas: Marcelo Gonzálvez o Marcelo Castañeda Lynch o Mauro Coglonesse.

Marcelo Gonzálvez. Muchas gracias. Adelante, señor Gonzálvez.

Sr. Gonzálvez.- Buenas tardes, muchas gracias por este espacio, pido disculpas por mi afonía.

Nosotros somos una cámara empresaria de ómnibus de larga distancia y representamos a las empresas de transporte de ómnibus básicamente pequeñas y medianas que están radicadas en todas las provincias del país.

Estas empresas de transporte, junto con otras empresas de transporte que están agrupadas en otras entidades, son el sistema básico universal de transporte interurbano en la Argentina porque son el único sistema público de transporte que conecta a 900 ciudades y más de 3.000 o 4.000 localidades de todo el país.

Este sistema convive armoniosamente durante todos los años con el sistema aéreo, con el sistema ferroviario, y es un sistema que funciona armónicamente en forma integrada y complementaria.

Básicamente, el transporte aéreo atiende a 36 ciudades, a las ciudades más importantes, que tienen más de 26 a 29 millones de habitantes; el resto de las ciudades, que alcanzan unos 13 millones de habitantes, están vinculadas también por el ómnibus de larga distancia y no están atendidas por el sistema aéreo.

Ahora esas ciudades también están alcanzadas por líneas que alcanzan las grandes ciudades y las pequeñas ciudades, formando todo un sistema interconectado. Son más de 1.700 líneas interconectadas.

Sabiamente, como ya lo han expresado otras personas, la ley de transporte aéreo 19.030 establece en su Declaración de Principios que la política aérea argentina tiene que mantener una integración y una coordinación con todos los demás medios de transporte. Es por ello que solicitamos expresamente al Ministerio que, antes de adoptar cualquier decisión sobre la solicitud de rutas establecidas, se elabore un informe del impacto sobre los distintos medios de transporte por las áreas de transporte específicas, las áreas de transporte terrestre, y a su vez se elabore un impacto sobre qué pasará con aquellas localidades que no estarían atendidas por los servicios aéreos propuestos.

Respecto del tema administrativo, solicitamos que todos los trámites se realicen teniendo en cuenta las especificaciones del Código Aeronáutico y en particular las especificaciones de sus artículos 99 y 133. Hemos visto que algunas presentaciones adolecían fuertemente de solidez técnica y jurídica.

También solicitamos que los proyectos en ejecución se ajusten a las normas tarifarias actuales para evitar la aplicación de tarifas predatorias que pueden afectar y destruir a otros sistemas de transporte, como el transporte automotor. Porque es fácil destruir un mercado, pero después cuesta muchos años volver a construirlo. Entonces, lo que tenemos temor es que vengan aventureros a producir daños y después no puedan sostener su propuesta y no puedan mantenerse pero el daño ya lo puedan producir. Por lo tanto, uno de los mecanismos más adecuados para la interrelación de los medios es con una política tarifaria integrada y acorde.

Es más, dicen por ahí algunas experiencias que algunas empresas low cost en Europa, después de que entran en algunos pueblos pequeños, amenazan con retirarse y

A.N.A.C. FOLIO Nº 404

presionan a los municipios para que las ayuden a sostener la ocupación de las aeronaves. Por lo tanto, a veces tampoco hay que mirar espejitos de colores y sólo mirar los proyectos más serios.

Y como conclusión, advertimos que tampoco se produzca, que sea positivo, y pensamos que puede ser muy peligroso que se pueda sobreofertar un mercado. Por lo tanto, lo que recomendamos y solicitamos es que se produzca una gradualidad en la incorporación de servicios aéreos para ir testeando hasta dónde el mercado va sosteniendo para que los servicios que se incorporen puedan tener una ocupación realmente sostenible.

Desde ya, muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Gonzálvez. Si quiere, puede dejar el material.

Muy bien. A continuación, el señor Mario Nelson Verdeguer, de la Cámara Empresaria de Larga Distancia, CELADI.

Señor Verdeguer, ¿usted tiene una presentación?

Sr. Verdeguer.- Sí. Cuando termino se la dejo.

Sr. Moderador (Corcuera).- Perfecto, ¿pero tiene PowerPoint o algo así para que aparezca en pantalla? ¿O no quiere?

Sr. Verdeguer.- No, no.

Sr. Moderador (Corcuera).- Bueno, muy bien.

Sr. Verdeguer.- Simplemente, que en honor a la hora, ya llevamos casi nueve horas acá todos…

Sr. Moderador (Corcuera).- Así es.

Sr. Verdeguer.- Yo tengo un trabajo muy técnico. Un poco dice algo parecido -y algunos datos más- a lo que dijeron los que me han precedido en la palabra.

Hemos esbozado algunas cosas que creo que no se han dicho. Para ilustrar un poco más a ustedes de la situación de lo que nos convoca, que es esta audiencia pública, que es el transporte aéreo, no es nuestro problema, y sí lo es. Y ahora paso a detallar por qué.

Yo presido CELADI, Cámara Empresaria de Transporte de Pasajeros de Larga Distancia. Me encuentro legitimado por el hecho de representar a casi 40 prestadores, empresas prestadoras a las que represento. Somos prestadores de servicio público. Esto quiere decir, nada más y nada menos, que tenemos que salir todos los días en tiempo y forma, aun a lugares que no son rentables, que son los que nosotros llamamos líneas de fomento. Con lo cual quiero llamar a la reflexión o apelar al sentido común para resolver sobre la mayor conectividad del país y mayor oferta de transporte aéreo.

Nosotros queremos dejar bien claro que no nos oponemos a eso: ¿qué mejor que Argentina alcance la modernidad? Lo que queremos pedir es precisamente que se tenga mucho cuidado por lo que acabo de decir. Nosotros, por nuestra condición de prestadores de servicio público, tenemos que respetar la uniformidad, la generalidad, la continuidad, que son los pilares básicos del servicio público, como dije, y salimos aun a pérdida todos los días y prestamos servicios, como ya se dijo.

No sólo en 37 grandes localidades, que es adonde presta el trasporte aéreo, y que puede alcanzar a lo mejor allá por el año 2025, como creo que escuché, que alcanzaría las 60 localidades. Pues nosotros vamos a 900 localidades, que se amplían a por lo menos 4.000 destinos.

Con lo cual pedimos prudencia. Prudencia cuando se analiza qué se va a hacer porque se deberá analizar una planificación del transporte.

Hemos celebrado desde nuestra entidad que hace no más de un año se constituyó la Secretaría de Planificación, donde pensamos que ahí vamos a poder llevar nuestros

A.N.A.C. FOLIO Nº 405

problemas y tratar de hacer todo un sistema integrado de transporte, si hubiera un lugar, un espacio que nos garantice la convivencia a todos. Hasta ahora no ha sido así.

Nosotros somos todos 100 por ciento empresarios argentinos. Estos capitales se han sucedido de padres a hijos, de hijos a nietos. Nuestros trabajadores son todos argentinos. No es que vamos a venir y vamos a invertir. No, esto ya está, ya es una realidad, del siglo pasado.

Tenemos 23.000 trabajadores en forma directa y estamos muy preocupados por esto. Muy preocupados. Porque esto es reestructurarse, hay que adaptarse al nuevo transporte de la Argentina.

Entonces, ¿qué va a pasar con esos 40 millones de pasajeros que nosotros transportamos por año? ¿Qué va a pasar con esos 300 millones de pesos de inversión que nosotros hacemos anualmente en renovación de flota? Esas son las cosas que nos preocupan. Realmente estamos muy preocupados.

Yo no quiero ser irrespetuoso. Se han dicho cosas muy fuertes hoy acá. De la mejor manera posible quiero llamar a la reflexión para pedirle a aquel que tenga que decidir, que lo haga con cordura, con responsabilidad, porque hay mucha gente en juego. Hay muchos capitales nacionales que han apostado a esto. No ahora, no son oportunistas. Nosotros transportamos y pende sobre nosotros un montón de obligaciones, gratuidades: en discapacidad, docentes, estudiantes, jubilados. Sin embargo, vamos a pérdida en la mayoría de los corredores y soportamos todas las gratuidades. Y acá estamos, estoicos, firmes; y lo vamos a seguir estando, no les quepa duda, vamos a presentar pelea.

Simplemente -me sobra tiempo pero no creo que haga falta más- decirles que si de inconsistencia se trata, de incongruencia, he escuchado en estos últimos días por los medios que Aerolíneas Argentinas tiene su cuenta equilibrada en el cabotaje y el gran déficit lo tiene en las líneas internacionales. ¿Me quieren decir para qué se ha constituido esto? ¿Para salir a pérdida de Aerolíneas Argentinas? No lo entiendo. (*Aplausos.*)

Por otro lado, otra inconsistencia. Se habrá debido realizar esta audiencia pública y escuchar a todas las partes, escuchar a los nuevos operadores que quieren entrar al país. Como primera medida, "antes de". Y yo he visto que hace poquitos días se presentó uno de los operadores con funcionarios del gobierno a celebrar porque se instalaba en el país sin haber pasado por este paso previo. Algo, algún ruidito me hace como que no están las cosas bien. (*Aplausos.*)

Yo tengo un trabajo técnico: números, más números, más números. Todos son para defender el autotransporte público de pasajeros, no es del transporte aéreo.

Simplemente, reitero: cordura. Y llamo a la reflexión simplemente por una planificación intermodal, donde hace un año que se ha constituido esta secretaría. Yo llevo 20 años de presidente de Cámara, de la Cámara más importante de transporte de pasajeros de larga distancia. No he asistido, no me han convocado, no sé de qué se trata, y le van a pasar cosas al autotransporte público por carreteras.

Fíjense ustedes, si de contradicción hablamos, yo soy usuario del transporte aéreo, me gusta mucho, lo defiendo. Estoy pidiendo que se haga una planificación intermodal. Nada más y muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Verdeguer. Allí en la Secretaría reciben su información adicional.

A continuación, el señor Pablo Biró, de la Asociación Pilotos Líneas Aéreas, APLA. (*Aplausos.*)

Sr. Biró.- Buenas tardes.

Sr. Moderador (Corcuera).- Buenas tardes, señor Biró.

A.N.A.C. FOLIO Nº 406

Sr. Biró.- Antes que pase el tiempo le quería hacer una consulta. Yo me inscribí en representación de la Federación Internacional de Trabajadores de Transporte, que represento el Comité Mundial de Pilotos, y también como presidente de la Federación Latinoamericana de Pilotos, y solamente figuro como titular de APLA en la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas. Quería saber, a los fines de administrar mi tiempo, si se me va a extender el plazo o si tengo sólo estos 10 minutos.

Sr. Moderador (Corcuera).- No. Como yo expliqué al principio, las reglas de juego justamente hacen que sea una institución-una persona. Si había tres instituciones que querían exponer, tenía que ser con tres personas distintas.

Sr. Biró.- Sólo para dejar este punto claro.

Sr. Moderador (Corcuera).- De todas formas, si le parece…

Sr. Biró.- No sé a qué reglas de juego usted se refiere…

Sr. Moderador (Corcuera).- Las que leímos al principio.

Sr. Biró.-… pero entiendo que las atribuciones de extenderme el tiempo de discurso corresponden al presidente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Sí, correcto. Es correcto.

Sr. Biró.- De acuerdo a lo que figura en el Boletín Oficial, me gustaría que el presidente me diga si puede ampliar excepcionalmente el tiempo de mi alocución o no. Solamente eso.

Sr. Moderador (Corcuera).- ¿A cuánto solicita que se le amplíe?

Sr. Biró.- Lo que me digan y administra el tiempo.

Sr. Moderador (Corcuera).- ¿Señor presidente?

Sr. Presidente (Irigoin).- ¿Quince minutos está bien, señor Biró?

Sr. Biró.- Sí.

Sr. Moderador (Corcuera).- Muy bien. Vamos a marcar 15 minutos en vez de 10. Adelante.

Sr. Biró.- Abrió la audiencia el ministro de Transporte, diciendo que en la Argentina no va a haber, ni hubo ni habrá cielos abiertos.

En realidad, es una verdad a medias o es una mentira o es producto del desconocimiento o del mal asesoramiento.

Como nosotros queremos creer en la buena fe del ministro, analizamos de dónde viene. Como viene de vender autos, de la industria automotriz, sabemos que no lo sabe. Al momento de ver quiénes lo asesoran, buscamos: un Ministerio de Aeronáutica no hay, una Secretaría de Aeronáutica o de Transporte Aerocomercial no existe, una Subsecretaría de Transporte Aerocomercial no existe, lo que nos deja que al ministro solamente lo asesoran quienes son los titulares de los organismos que están vinculados a la aviación. Por ejemplo la FAdeA, que está a cargo de un tambero; o la ANAC, que está a cargo de un hombre que viene de la logística o de la salud; o el organismo regulador de aeropuertos, que está a cargo de un hombre que viene de diseñar parques y plazas en la Ciudad de Buenos Aires; o Aerolíneas Argentinas, por ejemplo, donde acaba de ser designado un hombre que se presentó diciendo que no sabe de la actividad. Con lo cual tenemos un problema serio en la política aerocomercial del país, porque el ministro no sabe nada y los que lo asesoran tampoco saben nada. El único integrante del gobierno nacional que sí sabe lo que hace es Gustavo Lopetegui, el verdadero autor intelectual de la política aerocomercial de este país. *(Aplausos.)*

Desde la asunción del gobierno, ha estado abriendo una política de acuerdos bilaterales y de beneficios de códigos compartidos en un claro beneficio a las transnacionales que pertenecen a LATAM, vía LAN Chile, LAN Perú, LAN Ecuador, LAN Colombia y TAM Brasil. Incluso, llegando a la vergonzosa situación de otorgarle

A.N.A.C. FOLIO Nº 407

quinta libertad, penetrar en nuestro cabotaje sin tocar ningún punto de nuestro territorio previamente.

Cuando el ministro habla de cielos abiertos, obviamente desconoce que hasta los países que tienen los programas más agresivos de cielos abiertos preservan para sí su cabotaje, no entregan la novena libertad. La novena libertad es la posibilidad de explotar el cabotaje internamente.

De manera tal que con Lopetegui manejando la política aerocomercial y los intereses de la Nación nos encontramos con un claro perjuicio para Aerolíneas Argentinas y Austral, lo que se ve en el día a día en la operación, desde que la recientemente expulsada Isela Costantini tuvo que pelear cuando la obligaron a mandar a primera clase a los jueces de la Suprema Corte de Justicia hasta cuando la obligaron a firmar acuerdos de código compartido con Avianca, que dicho sea de paso, está vinculada a la familia del presidente.

Entonces, tenemos a Flybondi por un lado, vinculada con Quintana; a LAN, vinculada con Lopetegui y a Avianca vinculada con Macri. Eso nos hace pensar de nuevo en el Estado bobo, al cual le sacan los recursos para dárselos a funcionarios amigos, por intereses particulares o por intereses de sus mandantes. Esto sería endeble de mi parte si no fuera porque estamos en un contexto donde están haciendo un recorte presupuestario a Aerolíneas Argentinas; necesita 400 millones de dólares para funcionar y le otorgaron 160.

Quiero remarcar que a pesar de que se hace tanto énfasis en el empleo de los pilotos, la primera medida que tomó este gobierno fue dejar a 63 pilotos de Sol sin trabajo, de los cuales solo 6 se han reinsertado en la actividad. No los abandonamos y nunca los vamos a abandonar, pero tampoco nos vamos a olvidar, porque estas políticas proactivas de este mercado -que todo el mundo se desespera por ocupar- tendrían que caerse de maduro, o debieran por lo menos ser más disimulados, muchachos. Si es tan ventajoso este mercado y si es tan tentador para venir a explotarlo, ¿por qué no está LAN Argentina pidiendo rutas y expandiendo servicios? *(Aplausos.)*

LAN Argentina emplea trabajadores argentinos, tan argentinos como los de Aerolíneas, los de Austral, los de Andes y los de American Jet.

La verdad es que nosotros necesitamos que terminen con el doble discurso, un doble discurso que es muy pernicioso, porque si LAN tiene tanta impunidad, tanta que hasta el chileno que es interlocutor con nosotros me dijo: "Ahora manejamos Transporte, la ANAC y el Ministerio de Trabajo, ¿qué van a hacer?"

Los vamos a combatir, muchachos, combatimos a dos Estados, al Estado Argentino y al Estado Español. *(Aplausos.)*

Desde 2011 no ingresan pilotos a Aerolíneas Argentinas. Hemos tenido bajas vegetativas y retiros voluntarios, un plan sistemático de retiros voluntarios.

Les quiero decir que la temporada no está garantizada. Teníamos acuerdos para la incorporación de pilotos; tanto que hablan de desarrollar la industria, estamos por debajo, y lo hemos denunciado en la ANAC.

La ANAC ha sido muy permisiva y muy laxa en sus controles. Para decirlo con algún término que no me genere un boomerang penal, lo voy a leer: "Ha demostrado ser laxa en los controles, no resolviendo, a modo de ejemplo, denuncias sobre violaciones de tiempos máximos de servicio y límites de descanso. Esa inacción es lo que nos ha obligado a recurrir a la Justicia en busca de evitar degradaciones de seguridad. En el convencimiento de que la complicidad de las autoridades para con las empresas afines a funcionarios de este gobierno se transformaría en la crónica de un accidente anunciado, públicamente denunciamos y responsabilizamos a la ANAC por cualquier accidente o

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 408

incidente que llegara a ocurrir producto de la complacencia, inacción o inoperancia de los funcionarios que la componen." *(Aplausos.)*

Cuando hablan de cielos abiertos tienen que contraponer el concepto de cielos soberanos. ¿Qué es lo que quieren hacer? Porque en lo discursivo están bien parados. Nosotros no nos oponemos a la generación de laburo argentino, licencias argentinas, patentes argentinas con convenciones colectivas, pero trajeron a Avianca, que es una de las más negreras después de LAN.

La asociación de pilotos en Colombia tuvo que llegar a la Suprema Corte de Justicia y tiene un fallo a su favor por la conducta antisindical de Efromovich. Acá no tuvieron mejor idea que ponerlo a Colunga, que tanto se ha agachado a juntar valijas que ahora no sabe ponerse de pie. *(Aplausos.)*

La posición institucional de APLA ha sido, es y va a ser de diálogo y de construcción. Pero no se confundan: los halcones que están debatiendo qué van a hacer como gobierno tienen que ponderar a qué escenario se van a oponer. La historia los va a juzgar, los va a condenar o los va a absolver, los va a declarar inimputables o los va a declarar patriotas. No estamos en contra de la expansión de ningún tipo; al contrario, es una buena noticia, con prioridad a los compañeros de Sol, que no la tienen. Pero es buena noticia, siempre y cuando no vaya en desmedro de la línea aérea de bandera, de Aerolíneas Argentinas y de Austral.

Nosotros, compréndanlo, tenemos la percepción de que hay un plan sistemático para vaciarla, porque cuando hablamos con Lopetegui nos dice "ustedes tienen que abandonar internacional", y cuando encontramos a alguien como Isela Costantini, que dice: "Yo puedo dar vuelta los números" -y efectivamente da vuelta los números-, la terminan rajando.

Entonces, ustedes son, por decirlo de una manera elegante, la autoridad máxima en aviación. El presidente de este organismo es quien convoca, quien audita y, finalmente, quien va a otorgar los permisos. Le pedimos mucha prudencia.

Nosotros hemos tenido estas conversaciones en este tono con Schiavi y con Jaime, y les hemos dicho que la aviación no es un juego, que las acciones y las medidas que se toman con imprudencia y por intereses espurios terminan en accidentes. Fíjense Chapecoense. Tiene al director de la ANAC, que le autoriza un permiso al padre, al padre que contrata un piloto al que lo hace dueño para "truchar" el paquete accionario y al dueño que contrata a la despachante para que le despache un avión sin combustible. Ese mismo avión llevó a nuestra selección acá, no estamos mejor.

Entonces, tengan cuidado al homologar reglas latinoamericanas y al nivelar para abajo. En la Argentina si hay algo que tenemos los aeronáuticos -seremos muy duros, muy antipáticos-, pero si hay algo que preservamos es la seguridad, y claramente somos una familia. Cuando dicen "No, son corporativos", y nos ataca la prensa; somos una familia. Leen mal si creen que un dirigente está peleado con otro, si el de las auxiliares se pelea con el de los pilotos. En la lucha los aeronáuticos somos uno; no hay internas sindicales, no hay nada. Así que les pedimos ayuda. Nosotros queremos el desarrollo de la aviación, pero debería llamarles la atención, si es tan bueno lo que están proponiendo, que LAN no venga a pedir expansión, cuando ya está basada y tiene capacidad técnico-operativa. ¿No será que le están dando beneficios en contra de la línea aérea de bandera?

No les voy a dorar la píldora. Lo que les quiero decir es que todos los sindicatos aeronáuticos vamos a estar muy pendientes de las decisiones que tomen. Más que una amenaza, es un pedido de ayuda. Venimos a pedirles ayuda. No convaliden lo ilegal, lo que no es ético, lo que no está bien.

A.N.A.C. FOLIO Nº 409

Destrozar y vaciar Aerolíneas Argentinas ha sido muy costoso en términos políticos para muchos gobiernos. Hay algunos que lo están pregonando dentro de este gobierno, pero también hay otros que saben el costo político que tiene.

Elijan ustedes a dónde quieren a los trabajadores aeronáuticos. Elijan ustedes si quieren que la historia los reconozca como patriotas o como traidores a la patria. Un avión argentino matriculado es parte del territorio; un nacimiento o un fallecimiento lo certificamos a bordo como si ocurriera en la Argentina misma.

Y cuando nosotros escuchamos que alguien viene y dice: "Bueno, hay que traer a Ryanair, a Norwegian, banderas de conveniencia, precarización total, normas de seguridad de lo peor, anotando la base financiera en un lado y la económica en otro, contratando pilotos tercerizados por un broker", después, cuando termina en un accidente, todo el mundo dice "Uy, ¿pero qué es lo que pasó?".

Vamos a enfrentar este tipo de políticas, pero ahora ustedes tienen un escenario planteado para corregir algunas cuestiones técnicas, para corregir algunas cuestiones administrativas. Por supuesto que vamos a impugnar legalmente todas las autorizaciones que no se ajusten a derecho y lo vamos a sostener en el tiempo, pero ustedes tienen la responsabilidad de gobernar para todos los argentinos.

Manejar la política aerocomercial no es un juguete. No puede ser que quince egresados del Newman se tomen un vino y empiecen a hablar pavadas. *(Aplausos.)*

Tenemos problemas serios, y necesitamos gente seria. La problemática de la República Argentina en aviación no la inventaron ustedes; no es parte de la pesada herencia, hay fallas de infraestructura. Muchachos, fíjense en las redes sociales, los torreros de aeroparque, los controladores, nuestros compañeros le pidieron a Papá Noel un radar de aproximación porque no los pueden controlar. *(Aplausos.)*

Están hablando de lo que van hacer con la aviación en el futuro, que van a duplicar el mercado de cabotaje. Es mentira; no hay ninguna posibilidad material, no hay infraestructura, no hay servicio contra incendios, no hay plataformas, no hay aeropuertos alternativos, no hay bombas de combustible, no hay alternativas.

Cuando hablan de las low cost, las low cost se pelean a ver quién vende combustible más barato y nosotros nos peleamos para ver a quién le llega primero el camión hidrante para traer combustible.

No hay posibilidades, no dejen que asesoren al ministro mintiéndole. Ya incumplieron este año, y van a incumplir el año que viene. No hay posibilidades reales por falta de infraestructura, sí hay un crecimiento genuino que puede ser controlado y auditado, y eso es lo que le pedimos a la ANAC que haga enérgicamente: que audite y que garantice la seguridad.

Nosotros nos cubrimos la espalda entre nosotros. Le confiamos hace años los despachos a la gente de APTA, a nuestros compañeros técnicos y al personal superior. Somos una familia los aeronáuticos; vamos a dar la pelea desde lo sindical y desde lo político, pero son ustedes los que deciden. Elijan que los apoyemos.

Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias.

Es el turno del señor Gustavo Lipovich, adelante.

Sr. Lipovich.-Buenas tardes a la mesa, a la Junta y a todos los presentes.

En primer lugar, quiero ver si para analizar estas solicitudes que se hicieron pueden trabajar intensivamente con otras áreas del gobierno vinculadas al transporte aéreo como son los aeropuertos o la JIAAC. Mucho se ha hablado de la capacidad aeroportuaria o de desligar accidentes con líneas aéreas de bajo costo, con lo cual sería bueno contar con sus opiniones.

A.N.A.C. FOLIO Nº 410

La idea era hablar más que nada de ciertas cuestiones formales de los pedidos que hoy se están tratando en la audiencia y que tienen muchos vicios; ya hubo otros oradores que marcaron los vicios que declararían nulos no solo los pedidos, sino haber traído esos pedidos a esta audiencia hoy. Por ejemplo, en el caso de Alas del Sur, es una empresa que, según el expediente, manifiesta que quiere alquilar en leasing dos aviones 320 con un costo mensual de 250 mil dólares y presentan una carta de intención en la cual el lessor dice que para tener esos aviones deberían depositar en efectivo el valor de tres meses de alquiler. El capital inicial que ellos presentan no alcanza ni siquiera para pagar el 13 por ciento del depósito del leasing de uno de esos Airbus 320, con lo cual se viola el artículo 37 de la ley de política aérea 19.030.

Otro de los aspectos que deberían considerarse para declarar nulo el pedido de Alas del Sur es que no están dados los recaudos respecto a la capacidad económica financiera. Inversamente, la nota ANAC 633 de 2016 dice que están todos los recaudos cumplidos y agrega "a excepción de los concernientes a la acreditación de la capacidad económica financiera". Para aquellos que no lo saben, lo que marca la normativa es que a la audiencia pública llegan los pedidos que ya han cumplido con todos los recaudos y que tienen un visto favorable por parte de la ANAC y de sus áreas técnicas. En este caso, la misma nota escrita por el presidente de la ANAC dice que están cumplidos todos los recaudos menos uno, lo lleva a audiencia y le da cinco días para completar ese recaudo, pero esos cinco días transcurren luego de hacer la publicación del llamado a audiencia. De hecho, la empresa trae su capacidad económica financiera el día 13 de diciembre, una vez abierta la etapa de vista de expedientes y de incorporación. Y de ahí surge un informe de ANAC, fechado el 16 de diciembre, que dice respecto a la presentación que hizo la empresa: "No se ajusta a lo establecido por la resolución 1.025 de 2016". Esa es la última actuación que tiene ese expediente y estamos acá en una audiencia pública discutiendo esa solicitud.

Otra de las cuestiones que habilitarían a declarar nulo el pedido es que la empresa no acredita base de operaciones; presenta una nota de Aeropuertos Argentina 2000, una nota simple, que por supuesto se aparta de lo establecido en la resolución ANAC 764 de 2010, que es el formulario de base de operaciones y que además de estar firmado por Aeropuertos Argentina 2000 tiene que estar firmado por funcionarios de la ANAC. O sea, la misma ANAC dice que está cumplido ese recaudo aun faltando la firma del funcionario de ANAC. Es increíble lo que se percibe leyendo el expediente; se violan obviamente los recaudos del inciso h) del artículo 7° del decreto 2.186 del año 1992, que no es un decreto al que le tenga especial simpatía, pero está vigente.

Respecto del pedido de Avian, también debería declararse nulo su tratamiento en audiencia, no solo el otorgamiento de las rutas. ¿Por qué? Porque la empresa Avian en ningún momento acredita su base de operaciones. Si uno ve el expediente, lo que encuentra es una frase de su apoderada que dice que se adjunta la constancia de CESA vigente de la cual surge la base de operaciones en dicho aeropuerto. No dudo del profesionalismo de los equipos técnicos de ANAC, pero un CESA no es una base de operaciones. De hecho, el análisis es diferente y los firmantes son diferentes. La base de operaciones no está acreditada en el expediente por lo cual no se cumplen los recaudos para traer ese pedido a esta audiencia pública en la que hoy estamos analizando las rutas de Avian sin haber pasado por los filtros…

Sr. Moderador (Corcuera).- Un minuto y medio más.

Sr. Lipovich.- Quiero pedirle un poco más de tiempo.

Sr. Moderador (Corcuera).- Hagamos dos.

Sr Lipovich.- Gracias. Entonces, también se está incumpliendo porque Avian no puede acreditar su base de operaciones; habría que ver por qué no presenta su base de

A.N.A.C. FOLIO Nº 411

operaciones. También lo que presenta Avian es una serie de rutas respecto de las cuales ellos mismos manifiestan que tienen resultados económicos negativos. Muchas de esas rutas coinciden con la operación de otros operadores: la ruta a Puerto Madryn, la ruta a Viedma, Buenos Aires-Santa Fe, a San Luis, a Santa Rosa y a Bahía Blanca. Avian solicita operarlas con resultado negativo habiendo otros operadores operándolas. Esto viola claramente el inciso e) del artículo 32 de la ley 19.030, por lo cual tampoco deberían considerarse esas rutas en esta audiencia pública.

Respecto de la empresa Flybondi, en cuanto al capital inicial también es demasiado bajo en función del plan de negocios que tiene y eso mismo lo dice la ANAC en sus informes. Consta en el expediente un informe negativo acerca de esta cuestión. Sin embargo, el Presidente de la ANAC emitió la nota 631 diciendo nuevamente que están los recaudos cumplidos a excepción de la capacidad económica financiera, lo cual es inadmisible desde el punto de vista legal, y es muy bajo el capital inicial en la garantía que establece el artículo 112 del Código Aeronáutico, que es la garantía por la cual responde la empresa si no cumple con el Estado, porque es de 2.000 pesos. Esa es la garantía de Flybondi si no cumple con los derechos otorgados por el Estado y las obligaciones.

Hay varias opiniones negativas en los informes, en las fojas 706, 710, 704 y 705. Otro punto al que quizás le dedique 30 segundos, pero es muy importante, es que Flybondi tampoco acredita su base de operaciones en El Palomar, que como bien se dijo antes, ellos mismos alegan que es un punto esencial de su plan de negocios y que el aeropuerto no tiene las condiciones adecuadas para su operación. Por lo cual, el Estado nacional vía Fuerza Aérea, vía ANAC o lo que fuera, debería hacer inversiones multimillonarias en el aeropuerto de El Palomar si quiere posibilitar esa operación.

Pero hay un aspecto que no se está viendo y por eso pido que interactúen con otros entes estatales, que es el contrato de concesión de los aeropuertos. El decreto 375 de 1997, en su artículo 12, me voy a permitir leerlo, dice: "La autoridad de aplicación, fiscalización y control no autorizará la alteración de la infraestructura aeroportuaria en las zonas de influencia de los aeropuertos objetos de concesión." Independientemente de que estemos a favor o en contra de la concesión de los aeropuertos, esta norma se encuentra vigente. Y no sólo eso, sino que le da funciones al ORSNA en el mismo decreto, en el artículo 17, punto 34. Una de las funciones -no sé si lo dijo el funcionario del ORSNA que vino a la mañana- es no autorizar la alteración sustancial de la infraestructura aeroportuaria en las zonas de influencia de los aeropuertos que integran el sistema nacional de aeropuertos. Pido que tomen en consideración estas cuestiones.

Sr. Moderador (Corcuera).- Puede dejar por escrito toda esa información.

Sr. Lipovich.- Sí. Yo ahora le voy a dejar un juego, que además incluye un análisis ruta por ruta con observaciones, porque ahí hay rutas que las empresas están pidiendo para operar en 2018, 2019 y 2022. Y si se aprueban luego de esta audiencia pública, deberían operarlas en 180 días, con lo cual la misma empresa ya está diciendo que no las va a operar en un término de 180 días.

También hay problemas con los bilaterales en esas rutas que están pidiendo, estas rutas con resultados económicos negativos, y hay muchas combinaciones en las rutas que están proponiendo algunos operadores que en sus itinerarios propuestos no están incluidos. Por lo tanto, el operador propone toda esa serie de rutas y de combinaciones posibles y en sus itinerarios las excluye, por ejemplo, la de Los Ángeles-Shangai, y ni hablar de los bilaterales involucradas en esto.

Sr. Moderador (Corcuera).- Recuerde el valor de ese material. Cuando usted lo ingresa aquí en la mesa de Secretaría de esta audiencia, pasa a formar parte de los documentos que necesariamente la ANAC tiene que evaluar cuando realiza el informe

A.N.A.C. FOLIO Nº 412

de esta audiencia. O sea que usted está obligando a la administración a que lea y diga algo respecto de lo que usted presenta.

Sr. Lipovich.- Sí, lo sé.

Sr. Moderador (Corcuera).- Además, estoy tratando de convencerlo de que ya cierre, porque ya lleva cinco minutos más.

Sr. Lipovich.- Lo último que quería agregar es que hay muchos que están diciendo que sería un atraso para la aviación argentina no aprobar estas rutas. Y si eso es un atraso, ¿qué sería modernidad? ¿Aprobar rutas a empresas sin base de operaciones? ¿Eso es modernidad? ¿Aprobar operaciones de rutas con valor económico negativo? ¿Modernidad es aprobar rutas a empresas que no pueden pagar ni siquiera un 10 por ciento del depósito de un avión? ¿Esa es la modernidad que estamos buscando? Mantengamos la sostenibilidad del sistema. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias, señor Lipovich.

Me dicen que el representante de ATEPSA, el señor Jonatan Doino, se había presentado para poder exponer, pero no sé si esta.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- En la lista, señor presidente, no tengo ningún orador más inscripto.

Sr. Presidente (Irigoin).- De esta manera, quisiera agradecer especialmente al moderador por todo el trabajo del día de hoy, a todos ustedes por su participación, y paso con esto la palabra el señor secretario para dar cierre formal a esta audiencia pública.

Mientras preparan el cierre formal, en diez minutos daremos el cierre final de la audiencia.

Moderador (Corcuera).- O sea que vamos a tener un pequeño receso de diez minutos. Entonces, si tenemos diez minutos, ¿hay alguien que no se haya expresado hasta ahora y que quiera expresarse en cinco minutos?

-No se solicita el uso de la palabra.

Sr. Presidente (Irigoin).- Cualquier persona, aparte de las autoridades que vamos a firmar el cierre del acta en diez minutos, que esté presente y quiera sumarse a esa firma, lo puede hacer.

-Luego de unos minutos:

Sr. Secretario (Knobel).- Vamos a dar lectura del Acta de cierre: "En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 27 días del mes de diciembre de 2016, siendo las 17:10 horas, se labra la presente Acta de cierre, en cumplimiento de lo ordenado por la Resolución N° 485 de fecha 25 de noviembre de 2016 del Ministerio de Transporte, Anexo I, artículo 23, a fin de dejar constancia de las etapas que comprendió la Audiencia Pública N° 218, llevada a cabo en la fecha en el Teatro de la Ribera, sito en Av. Don Pedro de Mendoza N° 1821 de esta ciudad.

A ese fin, se hace constar que se trataron siete (7) peticiones formuladas para explotar servicios de transporte aéreo con aeronaves de gran porte, presentadas por las empresas Alas del Sur Líneas Aéreas S.A., American Jet S.A., Andes Líneas Aéreas S.A., Avian Líneas Aéreas S.A. y FB Líneas Aéreas S.A., con el objeto de analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de tales servicios, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 17.285, Código Aeronáutico, artículos 102 y 128.

Las peticiones fueron tratadas en el orden establecido en la convocatoria publicada por edictos los días 5 y 6 de diciembre del corriente año, cumpliéndose en cada caso con las etapas previstas en el Anexo I de la resolución citada.

Concedida la palabra por el Presidente de la Junta Asesora del Transporte Aéreo (JATA), cada una de las cinco (5) empresas peticionantes expuso, a su turno, los

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 413

fundamentos de su solicitud y, a continuación, formularon sus alocuciones los interesados inscriptos previamente en el Registro de Participantes habilitado a ese efecto, dejando constancia de que tomaron la palabra un total de cuarenta y siete (47) participantes respecto de los sesenta y seis (66) inscriptos.

Asimismo, se destaca que en los casos en los cuales se encontraba inscripto en el Registro más de un expositor por la misma entidad, se dispuso que la alocución estuviera a cargo de uno solo de ellos a elección de los mismos.

Completado el tratamiento de la totalidad de los pedidos objeto de la Audiencia Pública, cuyo desarrollo íntegro fue registrado en versión taquigráfica, el presidente de la Junta Asesora del Transporte Aéreo (JATA) declara el cierre de la Audiencia Pública de conformidad con la reglamentación en vigencia, procediendo a suscribir el acta correspondiente e invitando a los participantes interesados a sumar su firma."

Si alguien quiere suscribir el acta, lo invitamos a acercarse.

Sr. Presidente (Irigoin).- Desde ya, muchísimas gracias a todos por su participación ciudadana en esta audiencia pública luego de once años.

De esta manera, damos cierre formal a la audiencia. Muchas gracias nuevamente. *(Aplausos.)*

-Es la hora 17 y 22.

Guillermo González Calafell
Taquígrafo

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. FOLIO Nº 414

NOTA A.N.A.C. N° 24

REF: EXP-ANC:0044567/2016

BUENOS AIRES, 20 ENE 2017

Visto lo establecido en el Artículo N° 29 del Anexo I al Reglamento Interno de la JUNTA ASESORA DEL TRANSPORTE AÉREO (JATA) aprobado por la Resolución N° 485/2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Teniendo presente que el asesoramiento de la JATA debe elevarse en forma de dictamen, dentro del plazo de QUINCE (15) días contados a partir de la fecha de recepción de la transcripción de la versión taquigráfica de la Audiencia Pública, lo cual se cumplió con fecha 2 de diciembre de 2016.

Teniendo en cuenta asimismo que la mencionada norma dispone que dicho término resulta prorrogable con la debida justificación por igual término.

Adivirtiéndose la complejidad de la materia a tratar, la documentación a relevar y lo voluminoso de las actuaciones que contienen los respectivos pedidos a considerar, resulta necesario ampliar el plazo para permitir la realización de los dictámenes requeridos.

Por tales razones, se decide prorrogar el plazo aludido en la forma contemplada en el referido Artículo 29, por el término de QUINCE (15) días.

Agréguese copia de la presente en las siguientes actuaciones: EXP-ANC:0033991/2016, EXP-ANC: 33994/2016, 33494/2016, EXP-ANC: 34721/2016, EXP-ANC: 34722/2016, EXP-ANC: 43567/2016 y EXP-ANC: 43368/2016, por las que tramitan las solicitudes objeto de la Audiencia Pública.

JUAN PEDRO IRIGOIN
PRESIDENTE DE LA JATA

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

415

BUENOS AIRES, 13 FEB 2017

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

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

CONSIDERANDO:

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

FOLIO 416

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

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

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

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

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. FOLIO 417

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

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

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

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. FOLIO 418

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. FOLIO N° 419

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

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

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

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

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. FOLIO 420

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

frecuencias y fuentes de trabajo.

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

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

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

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

FOLIO 423

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

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

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

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

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

N.A.C. 424

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

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

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

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

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

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

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

Que las pretendidas fallas documentales o procedimentales no pueden

A.N.A.C. 425

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

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

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

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

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

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

N.A.C. 426

adecuada, los datos concretamente analizados ofrecen un panorama diferente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

427

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

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

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

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

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

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

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

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

A.N.A.C. 428

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

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

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

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

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

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

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

LA JUNTA ASESORA DEL TRANSPORTE AÉREO

DICTAMINA:

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. 429

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

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

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

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. 430

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

DICTAMEN N° 594

Ing. Juan Pedro IRIGOIN
PRESIDENTE

Ing. Pablo MARINO
VOCAL

Lic. Alejandro ALVAREZ
VOCAL

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4346

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4346

N 020043211

FOLIO 51. PRIMERA COPIA. PODER ESPECIAL ADMINISTRATIVO: "AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A." a Juan Ignacio URIBE. ESCRITURA NÚMERO: QUINCE. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, a los veintisiete días del mes de Enero del año dos mil diecisiete, ante mí, Escribano Público, comparece don Mario Agustín DELL´ACQUA, casado, argentino, nacido el 24 de Agosto de 1954, titular del Documento Nacional de Identidad número 11.352.205, domiciliado legalmente en la Avenida Rafael Obligado sin número, Terminal 4, piso sexto, del Aeroparque Jorge Newbery, de esta Ciudad; persona hábil, mayor de edad, a quien identifico a tenor del inciso "b" del Artículo 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, por ser de mi conocimiento, doy fe; así como de que concurre a éste acto en nombre y representación de la Sociedad con domicilio legal en ésta Ciudad, denominada "AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.", CUIT 30-64140555-4, en su carácter de Presidente de la misma, justificando la personería de la Sociedad con la siguiente documentación, a saber: 1) Con su Estatuto formalizado por Escritura número 240 de fecha 22 de Octubre de 1990, pasada ante el Escribano General de Gobierno de la Nación, don Natalio P. Etchegaray, al Folio 872 del Registro Notarial del Estado Nacional a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 26 de Octubre de 1990, bajo el Número 7922, del Libro 108, Tomo A de Sociedades Anónimas; 2) Reforma de la Cláusula Cuadragésimo Segunda de los Estatutos Sociales formalizada por Escritura número 964, de fecha 14 de Diciembre de 1990, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Al-

LEGALIZACION 170131 051028
13:38:52
31/01/2017

M 020843211

fredo Rueda, al Folio 2603 del Registro Notarial número 312 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad, con fecha 20 de Diciembre de 1990, bajo el Número 9565, del Libro 108, Tomo A de Sociedades Anónimas; 3) Aumento de Capital formalizado por Escritura número 311, de fecha 7 de Agosto de 1991, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 1091 del Registro Notarial número 537 a su cargo, cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 23 de agosto de 1991, bajo el Número 6296, del Libro 109, Tomo A de Sociedades Anónimas; 4) Escritura rectificatoria número 414, de fecha 30 de septiembre de 1991, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al folio 1477 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 10 de Octubre de 1991, bajo el Número 8314, del Libro 110, Tomo A de Sociedades Anónimas; 5) Aumento de Capital formalizado por Escritura número 589, de fecha 23 de Noviembre de 1992, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2115 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 25 de Noviembre de 1992, bajo el Número 11445, del Libro 112, Tomo A de Sociedades Anónimas; 6) Aumento de Capital y Reforma de Estatutos Sociales formalizado por Escritura número 664, de fecha 30 de Diciembre de 1992, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2441 del Registro Notarial número 537 a su

MELISA ROBADDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4346
GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4346
N 020843212
432

cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 8 de Enero de 1993, bajo el Número 175, del Libro 112, Tomo A de Sociedades Anónimas; 7) Reforma de Estatuto formalizada por Escritura número 242, de fecha 14 de mayo de 1993, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 984 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 10 de Junio de 1993, bajo el Número 4983, del Libro 113, Tomo A de Sociedades Anónimas; 8) Aumento de Capital y Reforma de Estatutos Sociales formalizado por Escritura número 360, de fecha 19 de Julio de 1993, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 1550 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 23 de Diciembre de 1993, bajo el Número 13227, del Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; 9) Reforma de Estatutos Sociales formalizada por Escritura número 709, de fecha 28 de Diciembre de 1993, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Carlos I. Allende, al Folio 3019 del Registro Notarial número 537, interinamente a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 10 de Enero de 1994, bajo el Número 295, del Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; 10) Aumento de Capital y Reforma Estatutaria formalizada por Escritura número 537, de fecha 11 de Mayo de 1994, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 1168 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscri-

N 020843212

bió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 5 de Septiembre de 1994 bajo el Número 8895, del Libro 115, Tomo A de Sociedades Anónimas; 11) Reforma de Estatutos Sociales formalizada por Escritura número 648, de fecha 28 de Septiembre de 1994, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2782 del Registro Notarial número 537; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 3 de Octubre de 1994, bajo el Número 10115, del Libro 115, Tomo A de Sociedades Anónimas; 12) Reducción de Capital Social y Reforma de Estatutos Sociales formalizada por Escritura número 779, de fecha 18 de Noviembre de 1994, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 3377 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 23 de noviembre de 1994 bajo el Número 12137, del Libro 116, Tomo A de Sociedades Anónimas; 13) Reducción de Capital y Reforma Estatutaria formalizada por Escritura número 586, de fecha 14 de Julio de 1997, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2173 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 16 de Octubre de 1997 bajo el Número 11955, del Libro 122, Tomo A de Sociedades Anónimas; 14) Aumento de Capital formalizado por Escritura número 1058, de fecha 11 de Diciembre de 1997, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 4140 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4346

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4346

N 020843213

Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 17 de Diciembre de 1997, bajo el Número 14889, del Libro 123, Tomo A de Sociedades Anónimas; 15) Reforma Estatutaria y Reordenamiento de Estatutos Sociales formalizada por Escritura número 159, de fecha 22 de Marzo de 1999, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 673 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 6 de Abril de 1999, bajo el Número 4671, del Libro 4, Tomo de Sociedades por Acciones; 16) Reducción de Capital formalizada por Escritura número 408, de fecha 30 de junio de 1998, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 1504, del Registro Notarial número 537 a su cargo, cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 17 de Marzo de 1999, bajo el Número 3746, del Libro 4, Tomo de Sociedades por Acciones; 17) Reforma y Reordenamiento de Estatutos formalizada por Escritura número 741 de fecha 11 de octubre de 2000, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2507 del Registro Notarial Número 537 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 19 de Diciembre de 2000, bajo el Número 18817, del Libro 13, Tomo de Sociedades por Acciones; 18) Aumento de Capital y Reforma Estatutaria formalizada por Escritura número 223 de fecha 23 de Marzo de 2001 y su Escritura Complementaria número 233 de fecha 27 de Marzo de 2001, ambas pasadas ante el citado Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, a los Folios 808 y

N 020843213

873 respectivamente, del Registro Notarial número 537, a su cargo; cuyas primeras copias se inscribieron conjuntamente en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 7 de Junio de 2002, bajo el Número 5605, del Libro 17, Tomo de Sociedades por Acciones; 19) Reducción de de Capital y Reforma Estatutaria formalizada por Escritura número 269 de fecha 5 de Julio de 2002, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 803 del Registro Notarial número 537 a su cargo de esta Ciudad; cuya copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 20 de Agosto de 2004, bajo el Número 10247, del Libro 25, Tomo de Sociedades por Acciones; 20) Aumento de Capital formalizado por Escritura número 93, de fecha 19 de marzo de 2004, pasada ante la Escribana de esta Ciudad, doña María Alejandra Bulubasich, al Folio 185 del Registro Notarial número 1671 a su cargo y Escritura complementaria número 94 de fecha 19 de Marzo de 2004, pasada ante la citada Escribana de esta Ciudad, doña María Alejandra Bulubasich, al Folio 198 del citado Registro Notarial número 1971; cuyas primeras copias se inscribieron conjuntamente en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 21 de Octubre de 2004, bajo el Número 13178, del Libro 26, Tomo de Sociedades por Acciones; 21) Aumento y Reducción de Capital con Reforma de Estatutaria formalizada por Escritura número 76 de fecha 8 de Febrero de 2006, pasada ante la Escribana de esta Ciudad, doña María Alejandra Bulubasich, al Folio 166 del Registro Notarial número 1671 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

COLEGIO DE ESCRIBANOS CIUDAD DE BUENOS AIRES CAPITAL FEDERAL - REPÚBLICA ARGENTINA
GUSTAVO BADINO ESCRIBANO MAT. 4348
GUSTAVO BADINO ESCRIBANO MAT. 4348
N 020843214

fecha 21 de Noviembre de 2007, bajo el Número 19593, del Libro 37 Tomo de Sociedades por Acciones; 22) Reforma de Estatuto formalizada por Escritura número 631 de fecha 27 de diciembre de 2006, pasada ante la Escribana de esta Ciudad, doña María Alejandra Bulubasich, al Folio 1265 del Registro Notarial número 1671 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 21 de Noviembre de 2007, bajo el Número 19595, del Libro 37, Tomo de Sociedades por Acciones; 23) Reforma de Estatuto formalizada por Escritura número 632 de fecha 27 de Diciembre de 2006, pasada ante la Escribana de esta Ciudad, doña María Alejandra Bulubasich, al Folio 1273 del Registro Notarial número 1671 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 21 de Noviembre de 2007, bajo el Número 19596, del Libro 37, Tomo de Sociedades por Acciones; 24) Modificación estatutaria formalizada por Escritura pública número 22 de fecha 23 de Marzo de 2011, pasada ante el Escribano de esta Ciudad don Carlos Augusto Marcovecchio, al Folio 65, del Registro Notarial número 725 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 31 de Enero de 2014, bajo el Número 1796, del Libro 67, Tomo de Sociedades por Acciones; 25) Cambio de sede social formalizada según Escritura número 143 de fecha 30 de Julio de 2015, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Carlos Augusto Marcovecchio, al Folio 440, del Registro Notarial número 725 a su cargo, cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 21 de Agos-

N 020843214

to de 2015, bajo el Número 14598, del Libro 75, Tomo de Sociedades por Acciones. Toda la documentación precedentemente relacionada, en sus originales tuve a la vista y en copias certificadas se agregaron al Folio 21, Protocolo del año 2016 de este mismo Registro Notarial. **EL CARÁCTER INVOCADO POR LA COMPARECIENTE** consta en las Actas de Asamblea Número General Ordinaria y Especial número 60 de fecha 03 de Mayo de 2016; en el Acta de Directorio de fecha 06 de Mayo de 2016 y en las Actas de Asamblea Especial de Accionistas Clase A de fecha 25 de Octubre de 2016 y Actas de Asambleas Especial de Accionistas Clase C de fechas 25 de Octubre de 2016 y 10 de Enero de 2017 y Actas de Directorio de fechas 17 de Noviembre de 2016 y 10 de Enero de 2017, que en sus Libros respectivos tuve a la vista y en copias certificadas se agregaron al Folio 32, Protocolo corriente de este mismo Registro Notarial. **LA AUTORIZACIÓN PARA LA REALIZACIÓN DE ESTE ACTO**, consta en el Acta de Directorio de fecha 19 de Enero de 2017, que en su Libro respectivo tengo para este acto a la vista y que transcripta en lo pertinente a este acto, dice así: "**ACTA DE DIRECTORIO**: En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 19 días del mes de enero de 2017, siendo las 12:00 horas, se reúnen en la sede social sita en Av. Rafael Obligado s/n, Terminal Nº 4, 6º Piso, Aeroparque Jorge Newbery, los señores directores de **AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.** (en adelante, "ARSA") Ing. Mario Agustín Dell' Aqua, Dr. Siro Pablo Astolfi, Dr. Rodolfo Casali, Sr. Gustavo Jorge Alberto Di Cio y Sr. Eduardo Esteban Franck -estos últimos dos Directores participan de la presente reunión mediante sistema de teleconferencia-.

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4348

N 020843215

También concurren al presente los integrantes de la Comisión Fiscalizadora, Cra. Silvana Rosa Lagrosa, Dra. Ana María González y Cr. Gustavo Mazzoni. (…) Seguidamente el Sr. Presidente pone a consideración el siguiente punto del orden del día que dice: 6°) Poderes. Continúa en el uso de la palabra el Sr. Presidente y en virtud de las necesidades de la compañía, se propone considerar el otorgamiento de los siguientes poderes, lo cual luego de un intercambio de opiniones, es aprobado por unanimidad. 1) Otorgar **PODER ESPECIAL ADMINISTRATIVO** a favor de **Juan Ignacio URIBE, DNI N° 12.976.775,** para que en nombre y representación de **AEROLINEAS ARGENTINAS S.A.** actuando en forma conjunta, alternada, separada o indistinta, representar a la sociedad ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y ante las Secretarias, Subsecretarias, Direcciones, entidades sindicales y cualquier otro ente público o privado del ámbito laboral y previsional. En ejercicio de su representación, podrán presentar escritos y todo tipo de documentación, así como también, intervenir en audiencias, celebrar acuerdos, negociar y suscribir todo tipo de acuerdos, convenios colectivos y realizar todos los demás actos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. Se deja constancia que el presente mandato solamente se considerará revocado cuando lo haya sido por escritura pública, por cuanto el hecho de que la Sociedad mandante intervenga por intermedio de sus representantes legales o de otras personas en los asuntos confiados a los apoderados no revoca este mandato. El presente mandato no podrá ser sustituido ni parcial ni totalmente a favor de terceros por ninguno

N 020843215

de los apoderados antes indicados. … A los fines de dar cumplimiento con lo resuelto precedentemente los directores presentes por unanimidad resuelven encomendar al Sr. Presidente la suscripción de las escrituras públicas correspondientes. (…) No habiendo más asuntos que tratar, siendo las 12:40 horas se levanta la sesión. Siguen las firmas." **TODO LO RELACIONADO Y TRANSCRIPTO**, concuerda con los documentos citados, doy fe. Y el compareciente en el carácter invocado y acreditado el cual asegura permanece vigente y sin modificación alguna, **DICE**: Que cumpliendo con lo resuelto el Directorio de la Sociedad que en este acto representa, confiere **PODER ESPECIAL ADMINISTRATIVO** a favor de Juan Ignacio **URIBE**, titular del Documento Nacional de Identidad número 12.976.775; para que en nombre y representación de "**AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.**" realice todos los actos enumerados en el Acta de Directorio precedentemente transcripta, contando para tal fin con todas las facultades y atribuciones que la misma contiene, las que se tendrán por íntegramente reproducidas en este lugar, a sus efectos, sin excepción alguna. **LEÍDA Y RATIFICADA**, la firma de conformidad, ante mí, doy fe. Firmado: Mario Agustín **DELL´ACQUA**. Hay una firma y un sello. Ante mí. Gustavo Badino. Escribano. **CONCUERDA** con su Escritura matriz que pasó ante mí al Folio 51 del Registro Notarial Número 516 de Capital Federal, a mi cargo. Para **EL MANDATARIO** expido la presente **PRIMERA COPIA** en cinco Sellos de Actuación Notarial Serie N numerados correlativamente del 020843211 al presente que firmo y sello en el lugar y fecha de su otorgamiento.

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4346

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA
ES COPIA

REPRODUCCION CERTIFICADA/S EN EL SELLO DE ACTUACION NOTARIAL Nº 101809607 con fecha Buenos Aires 31/01/2017.

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4346

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL · REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

A.N.A.C.
436

T 018096071

Buenos Aires, 31 de Enero de 2017.

En mi carácter de escribano Titular del Registro N° 516 Cap. Fed.

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en -cinco-

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

GU BADINO
BANC
MAT 4346

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

LEGALIZACION

LEY 404

437

L 013693339

EL COLEGIO DE ESCRIBANOS de la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, en virtud de las facultades que le confiere la ley orgánica vigente, LEGALIZA la firma y sello del escribano GUSTAVO BADINO

obrantes en el documento anexo, presentado en el día de la fecha bajo el Nº 170131051028/D La presente legalización no juzga sobre el contenido y forma del documento.

Buenos Aires, martes 31 de enero de 2017

ESC. MARIA IVANA PACHECO DE ARIAUX
COLEGIO DE ESCRIBANOS
CONSEJERA

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

GUSTAVO SADINO
ESCRIBANO
MAT. 4388

N 020343230

438

FOLIO 70. PRIMERA COPIA. PODER ESPECIAL ADMINISTRATIVO: "AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A." a Juan Ignacio URIBE. ESCRITURA NÚMERO: DIECIOCHO. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, a los veintisiete días del mes de Enero del año dos mil diecisiete, ante mí, Escribano Público, comparece don Mario Agustín DELL´ACQUA, casado, argentino, nacido el 24 de Agosto de 1954, titular del Documento Nacional de Identidad número 11.352.205, domiciliado legalmente en la Avenida Rafael Obligado sin número, Terminal 4, piso sexto, del Aeroparque Jorge Newbery, de esta Ciudad; persona hábil, mayor de edad, a quien identifico a tenor del inciso "b" del Artículo 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, por ser de mi conocimiento, doy fe; así como de que concurre a éste acto en nombre y representación de la Sociedad con domicilio legal en ésta Ciudad, denominada "AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A.", CUIT 33-61542026-9, en su carácter de Presidente de la misma, justificando la personería de la Sociedad con la siguiente documentación, a saber: 1) Estatuto de la Sociedad bajo la denominación de "Cielos del Sur S. A.", formalizado por Escritura número 209 de fecha 27 de Abril de 1987, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Álvaro Gutiérrez Zaldívar, al Folio 549 del Registro Notarial número 374 a su cargo; y su Escrituras complementarias números 252 y 301, de fechas 15 de Mayo y 11 de Junio de 1987, pasadas ante el mencionado Escribano de esta Ciudad, don Álvaro Gutiérrez Zaldívar, a los Folios 672 y 836 respectivamente, del Registro Notarial número 374 a su cargo; cuyos testimonios se inscribieron

LEGALIZACION
170131 051034
31/01/2017 13:38:52

conjuntamente en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 24 de Julio de 1987, bajo el Número 5218, del Libro 104, Tomo A de Sociedades Anónimas; 2) Aumento de Capital Social y Reforma Estatutaria formalizada según Escritura número 604 de fecha 23 de Noviembre de 1987 y su Escritura complementaria número 690, de fecha 29 de Diciembre de 1987, pasadas ante el Escribano de esta Ciudad, don Álvaro Gutiérrez Zaldívar, a los Folios 1629 y 1832 respectivamente, del Registro Notarial número 374 a su cargo; cuyos testimonios se inscribieron conjuntamente en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 21 de Abril de 1988, bajo el Número 2237, del Libro 105, Tomo A de Sociedades Anónimas; 3) Aumento de Capital Social, Reforma Estatutaria y Reordenamiento de Estatuto formalizado por Escritura número 1109 de fecha 29 de Diciembre de 1992, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Alfredo Rueda, al Folio 3397 del Registro Notarial número 312 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 6 de Enero de 1993, bajo el Número 124, del Libro 112, Tomo A de Sociedades Anónimas; 4) Aumento de Capital Social y Reforma Estatutaria formalizada por Escritura número 592 de fecha 19 de Julio de 1993, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Alfredo Rueda, al Folio 1709, del Registro Notarial número 312 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 5 de Agosto de 1993, bajo el Número 7234, del Libro 113, Tomo A de Sociedades Anónimas; 5) Aumento de Capital Social formalizado por Escritura número 714 de fecha 23 de Junio de

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

1994, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Alfredo Rueda, al Folio 3489 del Registro Notarial número 312 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 6 de Septiembre de 1994, bajo el Número 8987, del Libro 115, Tomo A de Sociedades Anónimas; 6) Aumento de Capital, Reforma de Estatuto y Cambio de Denominación de "Cielos del Sur S.A." por su actual de "Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.", formalizada según Escritura número 302 de fecha 5 de Junio de 1995, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio Manuel Allende, al Folio 1441, del Registro Notarial número 537 a su cargo, cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 29 de Junio de 1995, bajo el Número 5622, del Libro 17, Tomo A de Sociedades Anónimas; 7) Reforma Estatutaria formalizada según Escritura número 376 de fecha 10 de Julio de 1995, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 1743 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 13 de Julio de 1995, bajo el Número 6153, del Libro 117, Tomo A de Sociedades Anónimas; 8) Reordenamiento y Reforma Estatutaria formalizada según Escritura número 1105 de fecha 30 de diciembre de 1997, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 4307, del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 22 de Enero de 1998, bajo el Número 820, del Libro 123, Tomo A de Sociedades Anónimas; 9) Reforma y Reordenamiento de Esta-

020843231

tuto formalizado según Escritura número 927 de fecha 22 de Diciembre de 1998, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 3559 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 15 de Enero de 1999, bajo el Número 795, del Libro 4, Tomo de Sociedades por Acciones; 10) Rectificatoria de Reforma y Reordenamiento de Estatuto formalizada según Escritura número 588 de fecha 30 de agosto de 1999, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2124 de Registro Notarial Número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 28 de Septiembre de 1999, bajo el Número 14352, del Libro 7, Tomo de Sociedades por Acciones; 11) Reforma y Reordenamiento de Estatuto formalizada por Escritura número 742 de fecha 11 de octubre de 2000, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2523 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 1 de noviembre de 2000, bajo el Número 16403, del Libro 13, Tomo Sociedades por Acciones; 12) Cambio de domicilio formalizado por Escritura número 295 de fecha 24 de abril de 2001, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 1076 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 5 de Noviembre de 2001, bajo el Número 15148, del Libro 16, Tomo de Sociedades por Acciones; 13) Aumento de Capital Social formalizado

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

GUSTAVO SADINO ESCRIBANO MAT. 4348
GUSTAVO SADINO ESCRIBANO MAT. 4348
N 020843232
440

según Escritura número 350 de fecha 7 de Octubre de 2003, pasada ante la Escribana de esta Ciudad, doña María Alejandra Bulubasich, al Folio 686, del Registro Notarial número 1671, interinamente a su cargo; y sus Escrituras complementarias números 351 y 470, de fechas 7 de octubre y 26 de noviembre de 2003, ambas pasadas ante la mencionada Escribana María Alejandra Bulubasich, a los Folios 691 y 910 del Registro Notarial número 1671 de su actuación; cuyas primeras copias se inscribieron conjuntamente en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha con fecha 30 de Enero de2004, bajo el Número 1389, del Libro 24, Tomo de Sociedades por Acciones; 14) Con el cambio de sede social formalizado según Escritura número 144 de fecha 30 de Julio de 2015, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Carlos Augusto Marcovecchio, al Folio 446, del Registro Notarial número 725 a su cargo, cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 13 de Agosto de 2015, bajo el Número 14188, del Libro 75, Tomo de Sociedades por Acciones. Toda la documentación precedentemente relacionada, en sus originales tuve a la vista y en copias certificadas se agregaron al Folio 71, Protocolo del año 2016 de este mismo Registro Notarial. **EL CARÁCTER INVOCADO POR EL COMPARECIENTE** consta en las Actas de Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de fecha 09 de Diciembre de 2015 y su continuación de cuarto intermedio Artículo 247 de la Ley General de Sociedades de fecha 11 de Diciembre de 2015 y de Directorio de fecha 11 de Diciembre de 2015; en el Acta de Directorio de fecha 30 de Diciembre de 2015; que en sus Libros respectivos tuve

M 020843232

a la vista y en copias certificadas se agregaron al mencionado Folio 71, Protocolo del año 2016 de este mismo Registro Notarial; en las Actas de Asambleas Especiales de Accionistas Clase A de fechas 25 de Octubre de 2016 y 10 de Enero de 2017 y en las Actas de Directorio de fechas 15 de Diciembre de 2016 y 10 de Enero de 2017 respectivamente, que en sus Libros respectivos tuve a la vista y en copias certificadas se agregaron al Folio 41, Protocolo corriente de este mismo Registro Notarial. **LA AUTORIZACIÓN PARA LA REALIZACIÓN DE ESTE ACTO**, consta en el Acta de Directorio de fecha 19 de Enero de 2017, que en su Libro respectivo tengo para este acto a la vista, y que transcripta en lo pertinente a este acto, dice así: "**ACTA DE DIRECTORIO**: En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 19 días del mes de enero de 2017, siendo las 12:45 horas, se reúnen en la sede social sita en Av. Rafael Obligado s/n, Terminal Nº 4, 6º Piso, Aeroparque Jorge Newbery, los señores directores de **AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A.** (en adelante, "AUSA") Ing. Mario Agustín Dell' Aqua, Dr. Siro Pablo Astolfi, Sr. Cristian Martín Erhardt, Sr. Gustavo Jorge Alberto Di Cio y Sr. Eduardo Esteban Franck -estos últimos dos Directores participan de la presente reunión mediante sistema de teleconferencia-. También concurren al presente los integrantes de la Comisión Fiscalizadora, Cra. Silvana Rosa Lagrosa, Dra. Ana María González y Cr. Gustavo Mazzoni. (...) Seguidamente el Sr. Presidente pone a consideración el siguiente punto del orden del día que dice: 5º) **Poderes**. Continúa en el uso de la palabra el Sr. Presidente y en virtud de las necesidades de la compañía, se propone

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

GUSTAVO SADINO
ESCRIBANO
MAT. 4546
N 020843233

considerar el otorgamiento de los siguientes poderes, lo cual luego de un intercambio de opiniones, es aprobado por unanimidad. 1) Otorgar **PODER ESPECIAL ADMINISTRATIVO** a favor de **Juan Ignacio URIBE**, DNI N° 12.976.775, para que en nombre y representación de **AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A.** actuando en forma conjunta, alternada, separada o indistinta, representar a la sociedad ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y ante las Secretarias, Subsecretarias, Direcciones, entidades sindicales y cualquier otro ente público o privado del ámbito laboral y previsional. En ejercicio de su representación, podrán presentar escritos y todo tipo de documentación, así como también, intervenir en audiencias, celebrar acuerdos, negociar y suscribir todo tipo de acuerdos, convenios colectivos y realizar todos los demás actos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. Se deja constancia que el presente mandato solamente se considerará revocado cuando lo haya sido por escritura pública, por cuanto el hecho de que la Sociedad mandante intervenga por intermedio de sus representantes legales o de otras personas en los asuntos confiados a los apoderados no revoca este mandato. El presente mandato no podrá ser sustituido ni parcial ni totalmente a favor de terceros por ninguno de los apoderados antes indicados. … A los fines de dar cumplimiento con lo resuelto precedentemente los directores presentes por unanimidad resuelven encomendar al Sr. Presidente la suscripción de las escrituras públicas correspondientes. Seguidamente el Sr. Presidente pone a consideración el siguiente punto del orden del día que dice: 6°) Temas varios. El Sr. Presiden-

te explica que no existen asuntos que considerar como temas varios por lo cual propone que no se trate este punto del orden del día, propuesta que es aprobada por unanimidad. No habiendo más asuntos que tratar, siendo las 13:20 horas se levanta la sesión. Siguen las firmas.". **TODO LO RELACIONADO Y TRANSCRIPTO**, concuerda con los documentos citados, doy fe. Y el compareciente, en el carácter invocado y acreditado, el cual asegura permanece vigente y sin modificación alguna, **DICE**: Que cumpliendo con lo resuelto por el Directorio en el Acta de Directorio precedentemente transcripta, confiere **PODER ESPECIAL ADMINISTRATIVO** a favor de Juan Ignacio **URIBE**, titular del Documento Nacional de Identidad número 12.976.775; para que en nombre y representación de "**AUSTRAL LINEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR** S.A." realice todos los actos enumerados en el Acta de Directorio relacionada contando para tal fin con todas las facultades y atribuciones que la misma contiene las que se tendrán por íntegramente reproducidas en este lugar a sus efectos sin excepción alguna. **LEÍDA Y RATIFICADA**, la firma de conformidad, ante mí, doy fe. Firmado: Mario Agustín **DELL´ACQUA**. Hay una firma y un sello. Ante mí. Gustavo Badino. Escribano. **CONCUERDA** con su Escritura matriz que pasó ante mí al Folio 70 del Registro Notarial Número 516 de Capital Federal, a mi cargo. Para **EL MANDATARIO** expido la presente **PRIMERA COPIA** en cuatro Sellos de Actuación Notarial Serie N numerados correlativamente del 020843230 al presente que firmo y sello en el lugar y fecha de su otorgamiento.

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4316

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

REPRODUCCION CERTIFICADA/S EN EL SELLO DE ACTUACION NOTARIAL Nº 018096077 con fecha Buenos Aires 31/01/2017

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4316

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

442

T 018096077

Buenos Aires, 31 de Enero de 2017.

En mi carácter de escribano Titular del Registro N° 516 Cap. Fed.

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en -cuatro-

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4548

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

LEGALIZACION
LEY 404

N. 443

L 013693345

EL COLEGIO DE ESCRIBANOS de la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, en virtud de las facultades que le confiere la ley orgánica vigente, LEGALIZA la firma y sello del escribano GUSTAVO BADINO obrantes en el documento anexo, presentado en el día de la fecha bajo el N° 170131051034/0 La presente legalización no juzga sobre el contenido y forma del documento.

Buenos Aires, martes 31 de enero de 2017

ESC. MARIA IVANA PACHECO DE ARIAUX
COLEGIO DE ESCRIBANOS
CONSEJERA

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

A.N.A.C.
444

EN MI CARÁCTER DE APODERADO
DE "AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A."
Y DE "AUSTRAL S.A."

TOMO VISTA DEL EXPEDIENTE

JUAN I. URIBE
DNI 12.476.775

13/2/12

BUSCAR

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

PERSONAL AERONAUTICO | RECLAMOS TRANSP. AEREO | AERONAVES Y TALLERES | INFRAESTRUCTURA Y AERODROMOS | EMPRESAS | AVIACION GENERAL | NAVEGACION AEREA | NORMATIVA | INSTITUCIONAL

- CERTIFICACION MEDICA AERONAUTICA
- INFRACCIONES
- CONSULTA DE TRAMITES
- LISTADO DE NOVEDADES
- SSP/SMS

- Pilotos
- Tripulación
- Mecánicos
- Talleres
- Empresas
- Pasajeros

CASILLERO AERONAUTICO DIGITAL

PERSONAL AERONAUTICO

AERONAVES Y TAR

INFRAESTRUCTURA Y AERODROMOS

Adecuación RAAC - LAR

A.N.A.C. F° 445

Noticias y Novedades

Dictámenes JATA de la Audiencia Pública N°218

Listado de Dictámenes:

- ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. (No regular)
- ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A.
- AMERICAN JET S.A (No regular)
- AMERICAN JET S.A
- ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A
- AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A
- FB LÍNEAS AÉREAS S.A

CUDAP: TRI-ANC:0001288/2017

Organismo: ANAC

A.N.A.C. Fs. N° 446

Datos de registración
Fecha y hora: 13-Feb-2017 12:38:14
Área: ADEXSERA@anac - Dir.Explot.Serv. Aerocom.

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIAN

Responsable local	**Desde**
ADNAERAI@anac - Dir.NormasAero.Acuerdos Internaccionales	13-Feb-2017 12:38:14

Título: REF: EXP- ANC:43567/2016 DICTAMEN N°594

Texto

REF: EXP- ANC:43567/2016 DICTAMEN N°594

Fecha de impresión: 13-Feb-2017 12:38:14

CUDAP : TRI-ANC:0001288/2017

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
13 FEB 2017
TRI. Nº

A.N.A.C. FOLIO 447

ACREDITA CAPACIDAD TECNICA.

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

Ref.: EXP-ANC: 0043567/2016. Dictamen Nº 594.

Melisa Sinigaglia, en mi carácter de apoderada de AVIAN LINEAS AEREAS S.A. con domicilio constituido en Av. Corrientes 345 piso 3 de esta Ciudad, ante Ud. me presento y respetuosamente digo:

Que vengo por medio del presente, siguiendo expresas instrucciones de mi representada, a dar cumplimiento al Art. 3 del Dictamen de la referencia, acreditando la capacidad técnica prevista en el Art. 7 inc. b) del Anexo II del Dto. 2186/92 para cumplir los servicios solicitados por la empresa.

Sobre el particular se informa que los servicios se iniciarán con las aeronaves que mi representada ya cuenta afectadas a su Certificado de Explotador de Servicios Aéreos relativo a las aeronaves Jetstream cuya tenencia y explotación posee en virtud de contratos de locación vigentes, así como la aeronave ATR-72 600 matricula LV-GUG que fuera adquirida por mi mandante y ya se ha nacionalizado al país. Por su parte, nos complace informar que la segunda aeronave ATR-72 600 se encuentra próxima a ser matriculada hallándose prevista su matriculación en el exterior en fecha 27 de Febrero de 2017 con trámite en el Registro Nacional de Aeronaves bajo Expte. ANC: 0039668/2016 al cual ya se le ha asignado la matricula LV-GUH. Luego, se complementará con las aeronaves ATR-72 600 que se irán incorporando conforme esquema de entregas comentado en la presentación que diera origen a los presentes actuados.

Sin otro particular, a la espera que se tenga por acreditado el requisito de capacidad técnica, saludo a Ud. muy atentamente,

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

A.N.A.C. Folio N° 448

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

NOTA D.E.S.A. N° 0000216

EXP-ANC: 0043567/2016

BUENOS AIRES, 13 FEB 2017

SEÑOR DIRECTOR NACIONAL:

Me dirijo a usted en el marco de la presentación efectuada por la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. con fecha 13 de febrero del corriente (TRI-ANC:0001288/2017) la que se adjunta al expediente de referencia, mediante la cual informa que iniciará las operaciones con las aeronaves que en la actualidad tiene afectadas a sus servicios autorizados.

Al respecto, se procede a detallar seguidamente las aeronaves afectadas a los servicios autorizados, las que en su conjunto conforman la flota actual de AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.:

- JETSTREAM AEROSPACE 32, matrícula LV-ZPZ;
- JETSTREAM AEROSPACE 32, matrícula LV-ZST;
- JETSTREAM AEROSPACE 32, matrícula LV-ZPW; y
- ATR 72-600, matrícula LV-GUG.

En este orden e ideas, la transportadora manifiesta que la segunda aeronave ATR 72-600 se encuentra próxima a ser matriculada hallándose prevista su matriculación en el exterior con fecha 27 de febrero de 2017 con trámite ante el Registro Nacional de Aeronaves.

Por todo lo expuesto, se eleva el presente a los efectos de la prosecución del trámite de referencia.

Atentamente.

GREGORIO BORDA
Director de Explotación de Servicios Aerocomerciales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

AL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
Dr. Hernán Adrián GÓMEZ
S. / D.

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

NOTA D.N.T.A. N° 000109
EXP-ANC: 0043567/2016
BUENOS AIRES, 13 FEB. 2017

SEÑOR ADMINISTRADOR NACIONAL:

Me dirijo a usted en el marco de la presentación efectuada por la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. con fecha 13 de febrero del corriente (TRI-ANC:0001288/2017) la que se adjunta al expediente de referencia, mediante la cual informa que iniciará las operaciones con las aeronaves que en la actualidad tiene afectadas a sus servicios autorizados.

Al respecto, de conformidad con lo señalado por la Dirección de Explotación de Servicios Aerocomerciales en cuanto a las aeronaves que conforman la flota actual de la transportadora, elevo el presente con proyecto de nota ANAC a los efectos indicados.

Atentamente.

DR. HERNAN ADRIAN GOMEZ
Director Nacional de Transporte Aéreo
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

AL SEÑOR ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
Ing. Juan Pedro IRIGOIN
S. / D.

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. N° 450

NOTA A.N.A.C. N° 62

EXP-ANC: 0043567/2016

BUENOS AIRES, 13 FEB 2017

Teniendo en cuenta la presentación efectuada por la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. a con fecha 13 de febrero del corriente (TRI-ANC:0001288/2017) la que se adjunta al expediente de referencia, mediante la cual informa que iniciará las operaciones con las aeronaves que en la actualidad tiene afectadas a sus servicios autorizados, se informa que dicha compañía aérea cuenta al presente con TRES (3) equipos JETSTREAM AEROSPACE 32, matrículas LV-ZPZ, LV-ZST y LV-ZPW y UN (1) ATR 72-600, matrícula LV-GUG ya afectados. Además de ello, señala que ha solicitado a este organismo la matriculación en el extranjero de un segundo ATR 72-600 para incorporar a su flota.

Por todo lo expuesto, esta Autoridad entiende por acreditada la capacidad técnica exigida previo al otorgamiento de los permisos requeridos, en virtud de lo establecido en el Artículo 14 del Decreto N° 2186/92.

Ing. Juan Pedro IRIGOIN
ADMINISTRADOR NACIONAL
DE AVIACIÓN CIVIL

Zimbra: **romina.acuna@anac.gob.ar**

Notificación de dictámenes JATA

De : Romina Edith Acuna <romina.acuna@anac.gob.ar> lun, 13 de feb de 2017 12:59

Asunto : Notificación de dictámenes JATA

Para : msinigaglia <msinigaglia@estudiorzc.com.ar>, toscanodamian@alasdelsurla.com, iapalmieri@hotmail.com, julian@flybondi.com, jk@flybondi.com, hpreneste@andesonline.com

Estimados

Se informa a Uds. que los Dictámenes JATA de la Audiencia Pública N° 218 se encuentran publicados en la página web oficial de la ANAC, Sección: Noticias y Novedades.
Los mismos están a su disposición en el Piso 6° del Edificio ANAC para vuestra notificación fehaciente hasta el día miércoles 15 de febrero de 2017.

Secretaría JATA
DNTA - ANAC

ES COPIA

A.N.A.C. FOLIO N° 346

FOLIO 1

FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL

Departamento de Secretaría General
Reloliado N° 452

BUENOS AIRES, 10 de Febrero de 2017.-

INFORME Nº 4 /2017

SOBRE CONSULTA EFECTUADA POR LA ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL –ANAC- MEDIANTE NOTA PRESENTADA EN FECHA 08 DE FEBRERO DE 2017.

1. Viene a consideración de este Instituto la inquietud formulada por la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL –ANAC- en nota datada el 07-FEB-17 y presentada en fecha 08-FEB-17.

2. La consulta del Organismo solicitante se refiere a la validez del Decreto 52/1994 y de su interpretación en consonancia con sus antecedentes, en particular el Art. 2 inciso 4° de la ley de Inversiones Extranjeras 21832, t.o. por Decreto 1853/93, ley de Sociedades y el concepto de "propiedad sustancial y control efectivo" a que aluden los fundamentos de los decretos 204/2000 y 1654/2002.

3. Concretamente, se acude a la opinión de este Instituto respecto de la siguiente cuestión: "*si una sociedad anónima constituida en la REPUBLICA ARGENTINA, cuya mayoría accionaria pertenezca a otra sociedad anónima constituída en el país, con mayoría de capital accionario que a su vez pertenezca a personas jurídicas o humanas extranjeras, estaría habilitada para ser concesionaria de servicios de transporte aéreo de cabotaje en nuestro país*".

4. Una de las funciones primordiales que posee el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico, desde su creación por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 21662 de fecha 24 de julio de 1947, es la realización de estudios, análisis y dictámenes sobre Derecho Aeronáutico y, en particular, el desarrollo de las normas jurídicas de aplicación de dicha rama del derecho en nuestro país, su elaboración e interpretación.

5. Dando cumplimiento a ese mandato legal es que el suscripto puede expresar la opinión legal que se recaba, conforme lo establece el artículo 2° inciso c) de la precitada norma.

6. No obstante ello, cabe aclarar que la opinión se emitirá exclusivamente sobre la base de la normativa vigente aplicable al caso, toda vez que se desconoce tanto la existencia y contenido de las presentaciones impugnatorias a que se alude, como de las constancias administrativas relacionadas con la audiencia pública mencionada por el Organismo requirente en su nota.

7. Consecuencia de ello es que la interpretación que se hará a los efectos de responder a la consulta será sobre la inferencia de las posibles conductas y formulaciones que los interesados podrían efectuar a efectos de obtener las concesiones necesarias para ejecutar

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
D.N.A.C.

A.N.A.C. FOLIO
FOLIO
Departamento de Secretaría General
Recibido N° 453

FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL

servicios de transporte aéreo regulares internos.

8. El art. 99 inc. 4 del Código Aeronáutico prescribe para las sociedades de capital, para acceder a la habilitación como explotador de servicios de transporte aéreo interno, la necesidad de observar el siguiente requisito: *"..la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República"*.

9. El decreto 52/1994 que dispone que una sociedad se considera argentina en cuanto a su domicilio se encuentre en el país, en los siguientes términos: *"Aclárase que la previsión del artículo 99 inciso 4 del Código Aeronáutico, que dispone que en las sociedades comerciales de capitales que realicen la explotación de servicios de transporte aéreo interno, la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República Argentina, comprende a las personas físicas y jurídicas argentinas, con domicilio real en la República."*

10. En tanto relacionemos el citado decreto con el art. 2 inc. 4 de la ley 21.382 de Inversiones Extranjeras (t.o. decreto 1853/93) se considera *"...Empresa local de capital nacional: Toda empresa domiciliada en el territorio de la República, en la cual personas físicas o jurídicas también domiciliadas en él sean propietarias directa o indirectamente de no menos del 51% del capital y cuenten directa o indirectamente con la cantidad de votos necesarios para prevalecer en las asambleas de accionistas o reuniones de socios..."*

11. Adentrándonos en el espíritu y las razones que provocan el dictado de esta norma surgirá claramente la solución a la consulta de fondo.

12. En noviembre de 1989 se inicia el proceso de privatización de Aerolíneas Argentinas SA, que si bien estuvo inicialmente integrada por una cantidad de empresas nacionales de diferentes rubros, lo fueron con una participación minoritaria encontrándose su adquisición mayoritaria integrada por capitales extranjeros. El holding controlante de AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LINEAS AEREAS, CIELOS DEL SUR S.A., fue participado mayoritariamente por IBERIA, la Sociedad Estatal de Participaciones Empresarias SEPI, AMERICAN AIRLINES (participación minoritaria de su controlante) y, finalmente, por el GRUPO MARSANS empresas que se mantienen como sociedades comerciales.

13. La política nacional observada en aquel momento perseguía como propósito evitar la pérdida de Aerolíneas Argentinas como línea nacional de bandera, que siguiera estando habilitada para hacer el cabotaje argentino y ejercer los derechos de tráfico negociados en acuerdos bilaterales de tráfico que acordaban esos derechos a empresas designadas argentinas. Nace en consecuencia el decreto 52/1994, perfeccionándose así la metodología de acceso del capital extranjero para la constitución de empresas prestatarias de servicios aerocomerciales.

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

FOLIO 376
FOLIO 3
Departamento de Secretaría General
Refoliado N° 454

FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL

14. No fue cuestionada entonces la vigencia, validez y efectividad del Decreto 52/94 para mantener en operaciones a Aerolíneas Argentinas con la incorporación de capitales extranjeros, ni a otras líneas aéreas establecidas o a establecerse en nuestro país, siendo una norma eficaz para que posibilitó la integración de capitales extranjeros. La condición de nacionalidad está directamente vinculada a conceptos tales como control efectivo, domicilio, asiento principal de negocios, y esto se mantiene en el art. 99 inc. 2 CA en tanto "*...el control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas con domicilio real en la República..*"

15. Así, el Decreto 52/94 viene a aclarar los términos del Art. 99, inc. 4° de la Ley N° 17285 (CODIGO AERONAUTICO) en cuanto dispuso que dicha aclaración "*...comprende a las personas fisicas y jurídicas argentinas con domicilio real en la República...*". Esa fue la solución jurídica que, a través de la constitución de sociedades argentinas de capital extranjero -en los términos de la Ley N° 21382 de Inversiones Extranjeras, texto ordenado por Decreto N° 1853/93- permitió la canalización de dichas inversiones en empresas locales, participadas por la empresa constituida localmente con tal finalidad.

16. De ello se deriva que tanto AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LINEAS AEREAS S.A, y los otros casos citados, mantuvieran su condición de empresas nacionales, titulares de concesiones y autorizaciones reconocidos por los respectivos certificados de operadores aéreos nacionales, emitidos por la Autoridad Aeronáutica Argentina, y obviamente, no cuestionados ni interna ni internacionalmente.

17. Dada la pacífica subsistencia y aceptación de las mencionadas normas, nada impide que, a través del mismo mecanismo, puedan producirse nuevas inversiones extranjeras en empresas locales sin que las mismas pierdan su condición de empresas argentinas, toda vez que, se trataría de empresas nacionales con domicilio en la República, asiento principal de sus negocios, y –en el caso de la controlada- con certificaciones y habilitaciones, además de concesiones y autorizaciones dadas por la Autoridad Aeronáutica Argentina y cumplimentando el resto de los requisitos establecidos tanto en el Código Aeronáutico como en las normativas aplicables a tal actividad en la República Argentina.

18. Si continuamos analizando la norma en estudio resulta que la intención del Poder Administrador es aplicable también a estos tiempos en donde se clama por la llegada de la inversión extranjera que contribuya al desarrollo nacional. Cabe transcribir parte de sus Considerandos "*..no es la voluntad del Poder Ejecutivo Nacional, como autoridad reglamentaria y de aplicación de las normas del Código Aeronáutico, limitar ni restringir su aplicación, pues ello no resultaría coherente con la política de desregulación de los servicios públicos privatizados y de la actividad económica de producción de bienes y servicios en general que ha implementado el Gobierno Nacional, ni con la propia evolución desregulatoria que el transporte aéreo ha experimentado en el ámbito internacional en la última década...*"

19. Esta normativa es concordante en forma complementaria, con los objetivos perse

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

FOLIO
Departamento de Secretaría General
Refoliado N° 455

FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL

guidos por el artículo 10 de la Ley 23.696, el cual autoriza al Poder Ejecutivo Nacional a disponer, cuando fuere necesario, la exclusión de normas legales cuyo mantenimiento obste a los objetivos de la privatización o impida la desmonopolización o desregulación del respectivo servicio.

20. Con esta norma, la modernidad llegó a la Argentina en el aspecto que nos ocupa, como así también evoluciona en coincidencia con el criterio seguido por los miembros de la OACI ante la necesidad de los países que la componen de incorporar capitales extranjeros ante los aumentos de costos de aeronaves y operativos entre muchos otros.

21. En ese contexto, la Secretaría de la OACI propuso como alternativa al criterio de la propiedad sustancial y el control efectivo de las empresas aéreas, el de la sede de la administración o sede principal de sus negocios, prescindiendo de la propiedad sustancial y el control efectivo [1]

22. El proceso siguió su curso y en la Quinta Conferencia de Transporte Aéreo, se adoptaron cláusulas modelo para los acuerdos bilaterales que celebraran los Estados, siguiendo distintos criterios como alternativas a la de la propiedad sustancial y el control efectivo[2].

23. Tanto fue así que la Comunidad Europea admitió el establecimiento de líneas aéreas de un Estado europeo en otro y las inversiones en líneas aéreas provenientes de otros Estados europeos.

24. Contamos entonces con una norma específica para regular esta cuestión, el art. 99 inc. 4° del C.A. en el marco de una disciplina autónoma como es el Derecho Aeronáutico y con un decreto (52/94) que viene a aclarar los alcances de una expresión, de un requisito contenido por aquella norma; este precepto del ejecutivo fue suspendido en su vigencia por los decretos 204/2000 y 1654/2002 y restablecido en la misma por el art. 10 del Decreto 1012/2006. Cabe insistir que no solo está vigente sino que ya se ha aplicado con beneficios apreciables, de acuerdo con lo expresado en el caso citado en párrafos anteriores.

25. A modo de conclusión:

a) La presencia de capitales extranjeros en las empresas locales de transporte aéreo no constituye una novedad en la República Argentina dado que la normativa lo permite desde antiguo.

b) No se debe confundir entonces con cielos abiertos, excepción al art. 97 apartado

---

[1] Stadlmeier, Sigmar "International commercial aviation : from foreign policy to trade in services". Ed. Frontières, Paris, 1998.

[2] Ver: OACI, Documento 9626 "Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional"; OACI Documento 9587 "Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional".

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

FOLIO 5

FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL

Departamento de Secretaría General
Refoliado N° 456

segundo, caso en el cual sí se le hubiera exigido reciprocidad. Por ser solo capitales extranjeros en empresas nacionales no se le pidió tal recaudo a España, Brasil ni Estados Unidos de América, siendo la razón tan simple como que estos países no tenían operando en Argentina empresas aéreas extranjeras volando cabotaje.

c) Que tal hermenéutica en cuanto al art 99 inc. 4 CA resulta consistente con lo dispuesto por el artículo 2 inc. 4 de la Ley de Inversiones Extranjeras (t.o. Dto. 1853/93) que define a la empresa local de capital nacional, y con las disposiciones de la Ley de Sociedades Comerciales N. 19.550.

d) Se consideran argentinas las personas físicas o jurídicas con domicilio real en el país y que cumplan los recaudos de la ley de sociedades.

e) La OACI ha flexibilizado la regla de la propiedad sustancial y control efectivo de los Estados en tanto no afecte la seguridad operacional. Tal el caso del art. 83 bis Convenio de Chicago respecto de la transferencia del control de la matrícula de las aeronaves. La política nacional en la materia desde el año 2006, y sin modificaciones a la fecha, ha sido la de recoger las recomendaciones de la IV Conferencia de Transporte Aéreo de OACI en el sentido de relegar las cuestiones relativas a la propiedad sustancial y el control efectivo de las sociedades comerciales constituidas para la prestación de servicios aerocomerciales y hacer especial hincapié en evitar los déficit de seguridad operacional en las empresas certificadas por los estados, más que en las antiguas cuestiones relativas a la propiedad sustancial y el control efectivo, hoy consideradas de menor relevancia.

f) Los concesionarios de servicios de transporte aéreo en la República deben constituir una persona jurídica domiciliada en el país y el Presidente del directorio, Consejo de administración, gerentes y por lo menos los dos tercios de los directores o administradores serán argentinos, pues el control primordial de la seguridad operacional se evidencia a partir de la organización empresarial y no solo en la prestación de los servicios.

g) Que mediante el Decreto N° 52/94 se adoptó como criterio de nacionalidad de las personas jurídicas para ser explotadoras de servicios de transporte aéreo, que la mayoría del capital accionario, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República Argentina.

h) El artículo 99 inciso 4° del Código Aeronáutico, el decreto 52/1994 en concordancia con la Ley 21.382 de inversiones extranjeras y la Ley de Sociedades Número 19.550, permiten y posibilitan conforme a derecho que existan sociedades constituidas con domicilio en el país que pueden ser explotadoras de servicios de transporte aéreo con capitales extranjeros. Dichos capitales pueden participar directamente co-

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

A.N.A.C. 381 FOLIO 6
Departamento de Secretaría General
Refoliado N° 457

mo accionistas en la sociedad concesionaria siempre que no excedan la mayoría de las acciones a la que corresponda la mayoría de los votos computables.

i) Otra alternativa es que la inversión se realice indirectamente constituyendo una sociedad local de capital extranjero. Esta sociedad, a su vez, puede participar en el capital de la sociedad concesionaria aun siendo mayoritaria habida cuenta de que cumpliría el requisito de la nacionalidad al constituir domicilio en la República y mantener aquí el asiento principal de sus negocios objeto de dicha inversión.

26. Por último, cabe mencionar que la finalidad del presente informe responde al cumplimiento de una función consultiva jurídica en el ámbito de competencia del organismo a mi cargo, que reviste el carácter de no vinculante; como un acto interno de la Administración, en la medida que no produce efectos jurídicos directos a los particulares, sino una mera colaboración técnica para el funcionario solicitante, que analiza conductas acordes con la normativa vigente.

Comodoro RICARDO DANIEL MENDEZ
Director I.N.D.A.E.

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

ANAC | AVIACION CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. FOLIO 384
Departamento de Secretaria General
Refoliado N° 958

INFORME D.E.M.E. N° 027/17

REF: EXP-ANC: 0044567/2016

BUENOS AIRES, 13 de febrero de 2017

SEÑOR DIRECTOR:

Al año 2016, el mercado aeronáutico de cabotaje se encontraba explotado regularmente por cuatro operadores: Aerolíneas Argentinas S.A.; Austral Cielos del Sur S.A.; Lan Argentina S.A.; y Andes Líneas Aéreas S.A. En donde las dos primeras concentraban el 74% del mercado. Más aún, un análisis de concurrencia por ruta explotada, revela que sólo en escasas rutas coincidían dos o más explotadores del servicio. Desde la teoría económica, la caracterización de este tipo de mercados imperfectos recibe el nombre de monopolio (un oferente) u oligopolio (un número pequeño de oferentes) (Brander y Zhang, 1990)[1]. Allí, los oferentes del servicio de transporte aéreo tienen un control importante sobre el mercado, lo que le da capacidad de intervenir y fijar precios (niveles tarifarios), y cantidades del producto en el mercado (oferta de asientos). Las consecuencias resultantes son ampliamente reconocidas: tarifas más altas; menor oferta de servicio; y pérdida de eficiencia, entre otros.

En este contexto, existe amplio consenso respecto a que la regulación económica debe centrar sus esfuerzos en una mejora de la eficiencia a través del fomento de la competencia (OACI, 2004)[2]. Es la concurrencia sana y regulada de oferentes lo que verdaderamente mejora el funcionamiento de los mercados. La incorporación de nuevos explotadores aéreo al mercado reduce la concentración del mercado y, por tanto, limita la capacidad de fijar precios por parte de los actores intervinientes.

Con mercados con mayor grado de competitividad, la eficiencia es mayor y por tanto se acelera el aumento de la productividad, acarreando beneficios para los usuarios de estos servicios. Adicionalmente, en una estructura competitiva se incentiva a las empresas aéreas a su reestructuración en busca de una reducción de costos. Por tanto, en rutas explotadas por nuevos operadores, la competencia daría lugar a una mejor calidad y cantidad de servicios.

---

[1] Brander, J.A. y A. Zhang (1990), "*Market Conduct in the Airline Industry: An Empirical Investigation*", Rand Journal of Economics

[2] OACI, Doc 9626. *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional*, Montreal, Canada.

ES COPIA

DRA. ROMIÑA ACUÑA
Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

A.N.A.C. 398

ANAC | AVIACION CIVIL ARGENTINA

Departamento de Secretaría General
Refoliado N° 459

En relación al impacto tarifario, existe evidencia suficiente para respaldar su tendencia a la baja al incorporar nuevos explotadores aéreos, si bien las mismas pueden verificarse en un segmento específico de una ruta y no para todos los niveles tarifarios ofrecidos, como así también dependerá de la red de conexiones que cuente determinada empresa, ya que podría verificarse la disminución en el precio de una ruta concurrida y la compensación en otra sin otro explotador compitiendo (DOGANIS, R., 1985 y DOGANIS, R. 1994)[3]

Por otra parte, la oferta de nuevos servicios, originados a partir de la concesión de explotación de rutas regulares, implicará un incremento en la cantidad de pasajeros transportados. Existen varios elementos que permiten evidenciar la existencia de una demanda insatisfecha en el transporte aéreo de pasajeros doméstico. Por un lado, Argentina se encuentra entre los países más bajos de pasajeros transportados en relación a la cantidad de habitantes. Por caso, en 2015 volaron 22 pasajeros por cada 100 habitantes. En Chile, 56 habitantes cada 100, en Colombia, 54, en Brasil, 48, y en Perú, 32. Por otra parte, se verifica un elevado coeficiente de ocupación en rutas actualmente operadas, superior al 90% para varios tramos punto a punto dentro del territorio nacional. Finalmente, existe una concentración del flujo del transporte desde AEP para los vuelos de cabotaje y desde EZE para los internacionales. Por todo ello, la incorporación de nuevas rutas, en un entorno eficientemente regulado, con operaciones desde aeropuertos no tradicionales y desde otros actualmente con pocos servicios, originarán nuevas demandas de plazas en nuevos vuelos y en nuevos días y horarios, ayudando a satisfacer por tanto un mercado en desarrollo.

Sin otro particular, saludo a Ud. atentamente.

DR. EDUARDO MARCHEGIANI
Director de Estudios de Mercado y Estadísticas
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

AL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL
DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL
Dr. Hernán A. GOMEZ
S. / D.

[3] DOGANIS, R. (1985), *Flying off course*, Harper Collins Academic, Londres.
DOGANIS, R. (1994), *The Impact of Liberalization on European Airlines Strategies and Operations*, Journal of Air Transport Management,

15 FEB 2017

BUENOS AIRES

EL PRESENTE EXPEDIENTE N° SN/1945/17 SE REFOLIA DE FOJAS 4n 459 A EFECTOS DE ENCUADERNARLO DENTRO DE LAS NORMAS DEL DECRETO N° 1759/72 (T.O. 1883/91)

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

FOLIO 460

NOTA ANAC N° 65

REF.: EXP-ANC:0043567/2016

BUENOS AIRES, 14 FEB 2017

SEÑOR MINISTRO:

Elevo para su consideración el adjunto proyecto de resolución correspondiente a la solicitud de servicios regulares y no regulares peticionados por la Empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

El referido pedido fue tratado en la Audiencia Pública N° 218 habiéndose expedido al respecto la JUNTA ASESORA DEL TRANSPORTE AÉREO, en Dictamen N° 594.

Esta Administración Nacional, adicionalmente solicitó mediante Nota ANAC N° 54 de fecha 7 de febrero de 2017, la opinión del INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL (INDAE) acerca de la validez del Decreto N° 52/94 cuestionado durante la Audiencia Pública.

El referido Instituto presentó el Informe N° 4/2017 de fecha 10 del corriente, en el que desarrollando el tema sometido a su consideración, concluye que "El artículo 99 inc.4° del Código Aeronáutico, el decreto N° 52/94 en concordancia con la Ley 21382 de inversiones extranjeras y la Ley de Sociedades (...) permiten y posibilitan conforme a derecho, que existan sociedades constituidas con domicilio en el país, que puedan ser explotadoras de servicios de transporte aéreo con capitales extranjeros.

Se agrega además el Informe D.E.M.E. N° 2/2017 que contiene información referida a la importancia de la competencia en el funcionamiento de los mercados, el aumento de la productividad y los beneficios para los usuarios.

Saludo a usted atentamente

Ing. Juan Pedro IRIGOIN
ADMINISTRADOR NACIONAL
DE AVIACIÓN CIVIL

AL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE
Lic. Guillermo DIETRICH
S. / D.

MINISTERIO DE TRANSPORTE
MESA DE ENTRADAS, NOTIFICACIÓN Y DESPACHO

ENTRÓ	SALIÓ
15 FEB 2017	

FOLIO 461

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Providencia

Número: PV-2017-02166482-APN-DMENYD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Miércoles 15 de Febrero de 2017

Referencia: EXP-S02:0012945/2017

A LA DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURIDÍCOS:

Por las presentes actuaciones tramita un proyecto de resolución, mediante el cual se otorga a AMERICAN JET SOCIEDAD ANÓNIMA autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo utilizando aeronaves de gran porte.

Al respecto se remiten las presentes actuaciones a los efectos que estime corresponder.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.02.15 16:28:49 -03'00'

Nicolás Alejandro Bendomir
Coordinador Técnico Administrativo
Dirección de Mesa de Entradas, Notificaciones y Despacho
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.02.15 16:28:50 -03'00'

MINISTERIO DE TRANSPORTE
MESA DE ENTRADAS, NOTIFICACIÓN Y DESPACHO
ENTRÓ
SALIÓ
15 FEB 2017

462

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Providencia

Número: PV-2017-06384095-APN-DGAJ#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Miércoles 12 de Abril de 2017

Referencia: EXP-S02:0012945/2017

AL ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

Tengo el agrado de dirigirme a usted en el expediente de la referencia por el que tramita una solicitud de concesión de explotación de servicios internos e internacionales de trasporte aéreo de pasajeros, carga y correo, presentada por Avian Líneas Aéreas S.A.

Al respecto, este órgano asesor advierte que, si bien, por los expedientes EX-2017-03909987-APN-DMENYD#MTR y EX-2017-04911476-APN-DMENYD#MTR, se presentaron certificaciones de realización de un contrato de licencia de uso de la marca "AVIANCA"; se deberá verificar el cumplimiento de las observaciones formuladas en el Informe D.N.A. y A.I. N° 158 del 21 de noviembre de 2016, de la Dirección de Normas Aeronáuticas y Acuerdos Internacionales de la Administración Nacional de Aviación Civil (obrante a fs. 210/218), respecto a la toma de razón, por parte del Instituto Nacional de la Propiedad Industrial, del registro y la licencia de uso de la marca "AVIANCA".

En este sentido, la Procuración del Tesoro de la Nación tiene dicho que los pedidos de dictamen deben formularse con el agregado de todos los antecedentes, informes y documentación que tengan incidencia en el tema a examinarse, a fin de que pueda expedirse en forma definitiva, ya que sólo contando con todos los elementos de la causa es factible garantizar la posibilidad de formarse un criterio completo y adecuado sobre la cuestión sometida a su opinión (Dictámenes 240:19; 258:315; 259:4; 269:66; 274:180).

Por otra parte, en atención al dictado del Decreto N° 202 del 21 de marzo de 2017, deberá intimarse a la solicitante para que presente las declaraciones pertinentes, en atención a lo dispuesto en su artículo 8°.

Finalmente, corresponde señalar que el Decreto N° 561 del 6 de abril de 2016, aprueba la implementación del sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE) como sistema integrado de caratulacion, numeración, seguimiento y registración de movimientos de todas las actuaciones y expedientes del Sector Público Nacional, actuando como plataforma para la implementación de gestión de expedientes electrónicos. Asimismo, por el mencionado decreto, se ordena a las entidades y jurisdicciones

enumeradas en el artículo 8° de la Ley N° 24.156, que componen el Sector Público Nacional la utilización del sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE) para la totalidad de las actuaciones administrativas, de acuerdo al cronograma que fije el Ministerio de Modernización. Así las cosas, a partir del dictado de la Resolución N° 65 del 25 de abril de 2016, del Ministerio de Modernización, resulta obligatorio en el ámbito del Ministerio de Transporte, el uso del módulo GDE; por lo que deberá remitirse el proyecto de acto administrativo producido en este sistema.

Por estos motivos se devuelven las presentes actuaciones.

Sirva la presente de atenta nota de envío.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.12 17:51:07 -03'00'

Silvestre Sivori
Director General
Dirección General de Asuntos Jurídicos
Ministerio de Transporte

19/4/17
EXPEDIENTE CABEZA N° SO2: 12945/17
SE DEJA CONSTANCIA QUE EN EL DIA DE LA FECHA SE
AGREGA/N EL/LOS EXPEDIENTES N°
EX-2017-04911476-APN-DMENYD#MTR
DE 34 FOJAS UTILES, PASANDO A INTEGRAR
FOJA/S 463 RESPECTIVAMENTE

19/4/17
EXPEDIENTE CABEZA N° SO2: 12945/17
SE DEJA CONSTANCIA QUE EN EL DIA DE LA FECHA SE
AGREGA/N EL/LOS EXPEDIENTES N°
EX-2017-03909987-APN-DMENYD#MTR
DE 4 FOJAS UTILES, PASANDO A INTEGRAR
FOJA/S 464 RESPECTIVAMENTE

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.12 17:51:12 -03'00'

Dirección General de Asuntos Jurídicos FOLIO 463

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Carátula Expediente

Número: PV-2017-04911484-APN-DMENYD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Jueves 30 de Marzo de 2017

Referencia: Carátula del expediente EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR

Expediente: EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR
Fecha Caratulación: 30/03/2017
Usuario Caratulación: Gabriel Pucheta (GPUCHETA)
Usuario Solicitante: Gabriel Pucheta (GPUCHETA)
Código Trámite: GENE00041 - Solicitudes al Poder Ejecutivo
Descripción: NOTA DE AVIAN LINEAS AEREAS S.A. REF.. EXP-ANC: 0043567/2016. CONFORME A LO MANISFESTADO POR ESTA PARTE EN LA PRES. DEL 17/03/2017, ACOMPAÑA LA CERTIFICACION ORIGINAL LA CUAL DICHA EMP. CONF. LA EXIST. DE UN CONTRATO.
Cuit/Cuil: ---
Tipo Documento: ---
Número Documento: ---
Persona Física/Persona Jurídica
Apellidos: ---
Nombres: ---
Razón Social: AVIAN L. AEREAS S.A
Email: ---
Teléfono: ---
Pais: ARGENTINA
Provincia: CIUDAD DE BUENOS AIRES
Departamento: CIUDAD DE BUENOS AIRES
Localidad: CIUDAD DE BUENOS AIRES
Domicilio: CORRIENTES AV. 345
Piso: 3
Dpto: -
Código Postal: -

Observaciones: ---

Motivo de Solicitud de Caratulación: NOTA DE AVIAN LINEAS AEREAS S.A. REF.. EXP-ANC: 0043567/2016. CONFORME A LO MANISFESTADO POR ESTA PARTE EN LA PRES. DEL 17/03/2017, ACOMPAÑA LA CERTIFICACION ORIGINAL LA CUAL DICHA EMP. CONF. LA EXIST. DE UN CONTRATO CON AVIAN L. A. S.A.

Dirección General de Asuntos Jurídicos
FOLIO
1

ACOMPAÑA.

MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION

C.C. ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

Ref.: EXP-ANC: 0043567/2016.

Pablo Isolani, en mi carácter de apoderado de **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.** con domicilio constituido en Av. Corrientes 345 piso 3 de esta Ciudad, respetuosamente digo:

Que conforme a lo manifestado por esta parte en la presentación efectuada con fecha 17 de Marzo de 2017 vengo por medio del presente a acompañar la certificación original, apostillada, legalizada por el Ministro del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, que fuera emitida por la empresa AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. (AVIANCA S.A.) mediante la cual dicha empresa confirma y ratifica la existencia de un contrato suscripto con la firma AVIAN LINEAS AEREAS S.A. en fecha 18 de Octubre de 2016 mediante la cual se concedió una licencia de uso de la marca y logotipo AVIANCA a favor de AVIAN LINEAS AEREAS S.A., el cual se encuentra vigente.

En atención a lo expuesto, solicito se tenga por acreditado el presente certificado, saluda a Ud. muy atentamente,

AVIAN Lineas Aereas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MINISTERIO DE TRANSPORTE
MESA DE ENTRADAS, NOTIFICACIÓN Y DESPACHO

ENTRÓ	SALIÓ
30 MAR 2017	

RE-2017-04913020-APN-DMENYD#MTR

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Libertad y Orden

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
APOSTILLE
(Convention de La Haye du 5 Octobre 1961)

País: **REPUBLICA DE COLOMBIA**
(Country: - Pays:)

El presente documento público
(This public document - Le présent acte public)

Ha sido firmado por: **GARCIA HERREROS CASTAÑEDA MAURICIO EDUARDO**
(Has been signed by: - A été signé par:)

Actuando en calidad de: **NOTARIO**
(Acting in the capacity of: - Agissant en qualité de:)

Lleva el sello/estampilla de: **NOTARIAS DE BOGOTA**
(Bears the seal/stamp of: - Est revêtu du sceau de / timbre de:)

Certificado
(Certified - Attesté)

En: **BOGOTA - EN LÍNEA**
(At: - A:)

El: **3/27/2017 9:17:22 a. m.**
(On: - Le:)

Por: **APOSTILLA Y LEGALIZACIÓN**
(By: The Ministry of Foreign Affairs of Colombia - Par: Ministère des Affaires Étrangères de la Colombie)

No: **A2RDZB91726812**
(Under Number: - Sous le numéro:)

Firmado Digitalmente por: (Digitally Signed by:)
Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia
ALFONSO DE JESUS VELEZ RIVAS
Reason: DOCUMENT AUTHENTICITY
BOGOTA - COLOMBIA

Firma: (Signature:)

Nombre del Titular: **AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA S.A. // AVIAN LINEAS AEREAS S.A.**
(Name of the holder of document: Nom du titulaire:)

Tipo de documento: **CERTIFICACION DE CONTRATO**
(Type of document: - Type du document:)

Número de hojas apostilladas: **1**
(Number of sheets: - Nombre de feuilles:)

070040005188280

Expedido (mm/dd/aaaa): 03/16/2017

El Ministerio de Relaciones Exteriores, no asume la responsabilidad por el contenido del documento apostillado. Articulo 3 Ley 455/98

La autenticidad de esta apostilla puede ser verificada en el Registro Electrónico que se encuentra en la siguiente página web:
The authenticity of this Apostille may be verified by accessing the e-Register on the following web site:
L'authenticité de cette Apostille peut être vérifiée en accédant l'e-Registre sur le site web suivant:

www.cancilleria.gov.co/apostilla

RE-2017-04913020-APN-DMENYD#MTR

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA

C E R T I F I C A

Que entre AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA S.A., sociedad constituida bajo las leyes de la República de Colombia, de una parte, y, de otra parte, AVIAN LINEAS AÉREAS S.A. (antes MACAIR JET S.A.), sociedad constituida bajo las leyes de la República Argentina, se celebró un contrato de licencia de uso de marcas el 18 de octubre de 2016, el cual se encuentra vigente, cuyo objeto es la licencia de uso no exclusiva concedida por AVIANCA S.A. como Licenciante a AVIAN L.A. como Licenciataria, sobre la marca AVIANCA (Nominativa) y la MARCA FIGURATIVA (figura del Cóndor), las cuales deben usarse conjuntamente:

Avianca

Este contrato de licencia de uso de marca concede a favor de AVIAN LINEAS AÉREAS S.A., el derecho de usar las marcas aquí indicadas en la prestación, promoción y comercialización de sus propios productos y servicios de transporte aéreo, en el territorio de la República Argentina, incluyendo los vuelos comercializados por la Licenciataria en otros territorios con destino a la República Argentina.

Aclaramos que ni AVIANCA HOLDINGS S.A. ni ninguna de sus subsidiarias (incluida AVIANCA S.A.) tiene participación accionaria en AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

Se expide a solicitud del interesado a los 16 días del mes de marzo de 2017, en la ciudad de Bogotá, D.C., Colombia.

RENATO COVELO
Representante Legal
Aerovías del Continente Americano S.A. Avianca

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

NOTARÍA 12
Del Círculo de Bogotá

DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO

Compareció

COVELO FRUTOS RENATO

Con: **C.E. 648892**

Y dijo que reconoce como cierto el contenido del presente documento, y la firma y huella estampadas en éste son suyas

www.notariaenlinea.com

30R6PBPGWFL9566

Bogotá D.C. **17/03/2017** **09:26:34 a.m.**

MAURICIO E .GARCIA HERREROS CASTAÑEDA
NOTARIO 12 DE BOGOTA D.C.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
NOTARÍA 12
Bogotá D.C.
MAURICIO GARCIA HERREROS CASTAÑEDA
NOTARIO TITULAR

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

General de Asuntos Jurídicos
FOLIO
5

Libertad y Orden

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
APOSTILLE
(Convention de La Haye du 5 Octobre 1961)

País: **REPUBLICA DE COLOMBIA**
(Country: - Pays:)

El presente documento público
(This public document - Le présent acte public)

Ha sido firmado por: **GIL ARDILA GUIOMAR PATRICIA**
(Has been signed by: - A été signé par:)

Actuando en calidad de: **SECRETARIO GENERAL AD HOC**
(Acting in the capacity of: - Agissant en qualité de:)

Lleva el sello/estampilla de: **SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**
(Bears the seal/stamp of: - Est revêtu du sceau de / timbre de:)

Certificado
(Certified - Attesté)

En: **BOGOTA - EN LÍNEA**
(At: - A:)

El: **3/27/2017 7:00:00 a. m.**
(On: - Le:)

Por: **APOSTILLA Y LEGALIZACIÓN**
(By: The Ministry of Foreign Affairs of Colombia - Par: Ministère des Affaires Étrangères de la Colombie)

No: **A2RDZB7019800**
(Under Number: - Sous le numéro:)

Firmado Digitalmente por: (Digitally Signed by:)
Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia
ALFONSO DE JESUS VELEZ RIVAS
Reason: DOCUMENT AUTHENTICITY
BOGOTA - COLOMBIA

Firma: (Signature:)

Nombre del Titular: **AEROVIAS DEL CONTIENETE AMERICANO S.A. AVIANCA**
(Name of the holder of document: Nom du titulaire:)

Tipo de documento: **CERTIFICADO EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL**
(Type of document: - Type du document:)

Número de hojas apostilladas: **2**
(Number of sheets: - Nombre de feuilles:)

070040005187698 **0004415412 Expedido (mm/dd/aaaa): 03/22/2017**

El Ministerio de Relaciones Exteriores, no asume la responsabilidad por el contenido del documento apostillado. Artículo 3 Ley 455/98

La autenticidad de esta apostilla puede ser verificada en el Registro Electrónico que se encuentra en la siguiente página web:
The authenticity of this Apostille may be verified by accessing the e-Register on the following web site:
L'authenticité de cette Apostille peut être vérifiée en accédant l'e-Registre sur le site web suivant:

www.cancilleria.gov.co/apostilla

RE-2017-04913020-APN-DMENYD#MTR

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Dirección General de Asuntos Jurídicos FOLIO 6

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

Cámara de Comercio de Bogotá

SEDE VIRTUAL

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: SXUaabGR6a6

22 DE MARZO DE 2017   HORA: 09:09:32

R052450980   PAGINA: 1

* *

****

LA MATRICULA MERCANTIL PROPORCIONA SEGURIDAD Y CONFIANZA EN LOS NEGOCIOS.

RENUEVE SU MATRICULA A MAS TARDAR EL 31 DE MARZO Y EVITE SANCIONES DE HASTA 17 S.M.L.M.V.

****

ESTE CERTIFICADO FUE GENERADO ELECTRONICAMENTE Y CUENTA CON UN CODIGO DE VERIFICACION QUE LE PERMITE SER VALIDADO SOLO UNA VEZ, INGRESANDO A WWW.CCB.ORG.CO

****

RECUERDE QUE ESTE CERTIFICADO LO PUEDE ADQUIRIR DESDE SU CASA U OFICINA DE FORMA FACIL, RAPIDA Y SEGURA EN WWW.CCB.ORG.CO

****

PARA SU SEGURIDAD DEBE VERIFICAR LA VALIDEZ Y AUTENTICIDAD DE ESTE CERTIFICADO SIN COSTO ALGUNO DE FORMA FÁCIL, RÁPIDA Y SEGURA EN WWW.CCB.ORG.CO/CERTIFICADOSELECTRONICOS/

****

CERTIFICADO NEGATIVO DE INSCRIPCIONES DE LIBROS

LA CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA, CON FUNDAMENTO EN LAS MATRICULAS E INSCRIPCIONES DEL REGISTRO MERCANTIL

CERTIFICA:

QUE LA AGENCIA : AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA APARECE MATRICULADO(A) EN EL REGISTRO MERCANTIL BAJO EL NUMERO : 01909332 DEL 1 DE JULIO DE 2009

CERTIFICA:

QUE REVISADO EL EXPEDIENTE CORRESPONDIENTE, A LA FECHA, NO SE ENCONTRARON INSCRIPCIONES EN EL LIBRO VII (LIBROS DE COMERCIO)

CERTIFICA:

DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL CODIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONSTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y DE LA LEY 962 DE 2005, LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS DE REGISTRO AQUÍ CERTIFICADOS QUEDAN EN FIRME DIEZ (10) DIAS HABILES DESPUES DE LA FECHA DE LA CORRESPONDIENTE ANOTACIÓN. SIEMPRE QUE NO SEAN OBJETO DE RECURSO. (LOS

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Oficina General de Asuntos Jurídicos
FOLIO
7

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

SEDE VIRTUAL

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: SXUaabGR6a6

22 DE MARZO DE 2017 HORA: 09:09:32

R052450980 PAGINA: 2

* *

SABADOS NO SON TENIDOS EN CUENTA COMO DIAS HABILES PARA LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTA)

****

** ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACION JURIDICA DE LA **
** PERSONA NATURAL/JURIDICA, SUCURSAL, AGENCIA O ESTABLECIMIENTO **
** DE COMERCIO HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICION. **

****

EL SECRETARIO DE LA CAMARA DE COMERCIO,
VALOR : $ 5,200

****

PARA VERIFICAR QUE EL CONTENIDO DE ESTE CERTIFICADO CORRESPONDA CON LA INFORMACION QUE REPOSA EN LOS REGISTROS PUBLICOS DE LA CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA, EL CODIGO DE VERIFICACION PUEDE SER VALIDADO POR SU DESTINATARIO SOLO UNA VEZ, INGRESANDO A WWW.CCB.ORG.CO

****

ESTE CERTIFICADO FUE GENERADO ELECTRONICAMENTE CON FIRMA DIGITAL Y CUENTA CON PLENA VALIDEZ JURIDICA CONFORME A LA LEY 527 DE 1999.

****

FIRMA MECANICA DE CONFORMIDAD CON EL DECRETO 2150 DE 1995 Y LA AUTORIZACION IMPARTIDA POR LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, MEDIANTE EL OFICIO DEL 18 DE NOVIEMBRE DE 1996.

La Secretaría General AD HOC de la Superintendencia de Industria y Comercio certifica que la firma estampada en este documento corresponde a CONSTANZA DEL PILAR PUENTES TRUJILLO, y se encuentra registrada en ésta Superintendencia.

Firma Secretario AD HOC
Gil Ardila, Guiomar Patricia

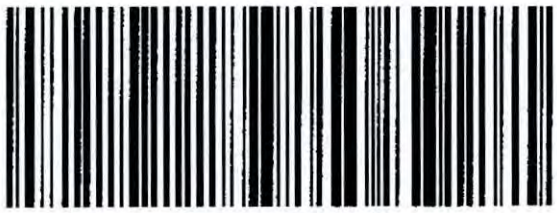
ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

General de Asuntos Jurídicos
FOLIO
8

DESTINO		PIEZA	PRODUCTO	
	900	001 / 001 PESO 0.0kg		DIC

GUIA: 999034362696 **27/03/2017**

DE: BOG AVIANCA - CCI - A003010000 (A0030)



0400200000099903436269600 1

CODIGO POSTAL	PARA:		TOTAL A PAGAR
1043		MELISA SINIGAGLIA AVENIDA CORRIENTES 345 PISO 3° CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIR	
ZONA DE REPARTO		CONTACTO: MELISA SINIGAGLIA TELEFONO: 58777000	
999	OBS.: LICED APONTE 1391 ETIQUETA: 04002000000999034362696001 POBLACION: **BUENOS AIRES**		DEPRISA

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CÁMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA

CERTIFICADO GENERADO A TRAVÉS DE RUES
FECHA DE EXPEDICIÓN: 21 de Marzo de 2017 Hr:11:18:22 Pag. 1
CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: HQ0B7856FF
RECIBO DE CAJA: 03-00000000

LA PERSONA O ENTIDAD A LA QUE USTED LE VA A ENTREGAR EL CERTIFICADO PUEDE VERIFICAR EL CONTENIDO Y CONFIABILIDAD, INGRESANDO A WWW.CAMARABAQ.ORG.CO OPCIÓN CERTIFICADOS ELECTRONICOS Y DIGITANDO EL CÓDIGO DE VERIFICACIÓN CITADO EN EL ENCABEZADO. ESTE CERTIFICADO, QUE PODRÁ SER VALIDADO POR UNA ÚNICA VEZ, CORRESPONDE A LA IMAGEN Y CONTENIDO DEL CERTIFICADO CREADO EN EL MOMENTO EN QUE SE GENERÓ EN LAS VENTANILLAS O A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA VIRTUAL DE LA CÁMARA.

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

"LA MATRICULA MERCANTIL PROPORCIONA SEGURIDAD Y CONFIANZA EN LOS NEGOCIOS.
RENUEVE SU MATRICULA MERCANTIL A MAS TARDAR EL 31 DE MARZO Y EVITE SANCIONES DE HASTA 17 S.M.L.M.V.----------"

EL SUSCRITO SECRETARIO DE LA CAMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA, CON FUNDAMENTO EN LAS INSCRIPCIONES DEL REGISTRO MERCANTIL:

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 2,374 del 05 de Dic/bre de 1919, otorgada en la Notaria Segunda de Barranquilla, y registrado en el Juzgado Tercero del mismo Circuito, el 09 de Dic/bre de 1919 bajo el No. 37 del libro respectivo, fue constituida la sociedad----------
comercial denominada "SOCIEDAD COLOMBO ALEMANA DE TRANSPORTES AEREOS (SCADTA)".----------

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 714 del 14 de Junio de 1940, otorgada en la Notaria Segunda de Barranquilla, cuyo extracto notarial se registró en esta Cámara de Comercio, el 18 de Junio de 1940 bajo el No. 2,145 del libro respectivo, la sociedad antes mencionada----------
cambio de denominacion por la de: "AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA "AVIANCA"", tiene el caracter de Anonima y sera siempre de naciona - lidad colombiana de acuerdo con la ley. ----------

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 4,023 del 11 de Mayo de 2005,

********** C O N T I N U A **********

Signature Not Verified

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

otorgada en la Notaria 18. de Bogota, inscrito(as) en esta Cámara de Comercio, el 14 de Junio de 2005 bajo el No. 118,151 del libro respectivo, la sociedad antes mencionada----------
cambio de razon social, por la denominacion AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. ----------

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 1,287 del 08 de Octubre de 2010, otorgada en la Notaria 4a. de Barranquilla cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 08 de Octubre de 2010 bajo el No. 163,015 del libro respectivo,----------
consta la fusión por absorción entre AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. y SOCIEDAD AERONÁUTICA DE MEDELLÍN CONSOLIDADA ----- S.A. SAM., siendo la primera la absorbente, y la segunda la ----- absorbida.----------

C E R T I F I C A

Que dicha sociedad ha sido reformada por las siguientes escrituras y/o documentos privados:

Numero	aaaa/mm/dd	Notaria	No. Insc o Reg	aaaa/mm/dd
178	1935/03/01	Notaria 2a. de Barranquilla.	774	1935/03/09
303	1937/03/12	Notaria 2a. de Barranquilla.	1,228	1937/03/16
303	1937/03/12	Notaria 2a. de Barranquilla.	1,503	1937/05/20
251	1938/03/10	Notaria 2a. de Barranquilla.	1,449	1938/03/11
130	1940/01/29	Notaria 2a. de Barranquilla.	1,997	1940/02/01
6,810	1950/12/20	Notaria 4a. de Bogota.	6,789	1951/01/31
2,995	1951/09/19	Notaria 8a. de Bogota.	7,216	1951/01/31
2,915	1952/08/30	Notaria 8a. de Bogota.	7,690	1952/08/12
438	1952/02/10	Notaria 8a. de Bogota.	7,859	1953/12/19
1,139	1954/04/05	Notaria 8a. de Bogota.	8,511	1954/04/07
775	1962/04/06	Notaria 8a. de Bogota.	13,736	1962/04/09
886	1964/04/11	Notaria 8a. de Bogota.	15,516	1964/04/13
1,358	1965/05/15	Notaria 8a. de Bogota.	17,260	1965/06/01
971	1966/04/19	Notaria 8a. de Bogota.	18,576	1966/04/21
1,529	1967/05/20	Notaria 8a. de Bogota.	29,352	1967/05/31
1,281	1968/04/24	Notaria 8a. de Bogota.	21,722	1968/04/30
2,115	1969/06/16	Notaria 8a. de Bogota.	24,628	1969/07/03
1,313	1974/05/06	Notaria 8a. de Bogota.	2,964	1974/05/17
273	1974/06/09	Notaria 8a. de Bogota.	2,629	1974/07/28
1,511	1978/06/15	Notaria 18a. de Bogota.	8,695	1978/08/10
4,642	1983/09/14	Notaria 1a. de Bogota.	17,729	1983/10/24
3,329	1985/06/14	Notaria 1a. de Bogota.	21,837	1985/07/12
3,027	1987/07/23	Notaria 18a. de Bogota,	27,612	1987/08/06

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

2,464	1988/06/15	Notaria 18a. de Bogota,	30,506	1988/07/01
3,437	1990/07/17	Notaria 18. de Bogota.	37,482	1990/07/25
3,811	1991/06/20	Notaria 18a. de Bogota.	41,680	1991/07/12
2,981	1992/06/03	Notaria 18. de Santafe de Bog	45,710	1992/06/30
3,406	1993/06/01	Notaria 18a.de Santafe de Bog	49,945	1993/06/16
4,191	1994/08/04	Notaria 18a.de Santafe de Bog	56,253	1994/11/03
1,630	1995/04/17	Notaria 18a.de Santafe de Bog	58,754	1995/05/10
2,328	1997/05/14	Notaria 18a.de Santafe de Bog	69,698	1997/06/04
6,288	2000/11/28	Notaria 18o de Bogota D.C.	90,304	2000/12/11
4,809	2001/10/17	Notaria 18a de Bogota D.C.	95,479	2001/10/22
5,767	2001/12/03	Notaria 18. de Bogota	96,188	2001/12/04
235	2002/01/21	Notaria 18a. de Bogota	96,926	2002/01/22
1,714	2002/04/11	Notaria 18. de Bogota	98,211	2002/04/15
7,193	2002/12/23	Notaria 18. de Bogota	102,622	2002/12/31
6,091	2003/12/15	Notaria 18. de Bogota	108,705	2004/01/06
7,260	2004/12/03	Notaria 18. de Bogota	114,811	2004/12/10
4,023	2005/05/11	Notaria 18. de Bogota	118,151	2005/06/14
1,319	2006/02/16	Notaria 71 a. de Bogota	122,795	2006/02/22
8,915	2007/11/01	Notaria 71a. de Bogota	135,523	2007/11/07
673	2008/01/28	Notaria 71a. de Bogota	137,532	2008/02/08
5,967	2009/07/17	Notaria 71a. de Bogota	151,108	2009/07/29
3,478	2010/06/02	Notaria 71a. de Bogota	159,872	2010/06/17
3,844	2010/07/15	Notaria 71 a. de Bogota	160,989	2010/07/29
86	2017/02/01	Notaria 12 del Circulo de Bog	320,546	2017/02/24

C E R T I F I C A

Que de acuerdo con la(s) escritura(s) o el(los) documento(s) arriba citado(s), la sociedad se rige por las siguientes disposiciones:
DENOMINACION O RAZON SOCIAL:
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
SIGLA: AVIANCA S.A..
DOMICILIO PRINCIPAL: Barranquilla.
NIT No: 890.100.577-6.
MATRICULA MERCANTIL: 6,135.

C E R T I F I C A

Direccion Domicilio Ppal.:
CR 51B #80-58 LC104 OF 1207-1208Y1209 en Barranquilla.
Email Comercial: notificaciones@avianca.com
Telefono: 03534691.
Direccion Judicial:
CR 51B #80-58 LC104 OF 1207-1208Y1209 en Barranquilla.
Email Notific. Judicial: notificaciones@avianca.com
Telefono: 03534691.

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

C E R T I F I C A

Que su pagina Web es: www.avianca.com----------

C E R T I F I C A

DURACION: Que la sociedad no se halla disuelta y su término de duración se fijó hasta el 30 de Junio de 2050.

C E R T I F I C A

Mediante inscripción No. 297,631 de fecha 09 de Nov/bre de 2015 se registró el Acto Administrativo No. 75 de fecha 19 de Agosto de 2004 expedido por el Ministerio de Transporte que lo habilita para prestar el servicio público de transporte automotor en la modalidad de carga.

C E R T I F I C A

OBJETO SOCIAL: La explotación comercial de los servicios de a) transporte (i) aereo en todas sus ramas, incluidos los servicios postales en todas sus modalidades, asi como de todos los servicios relacionados con las aplicaciones comerciales, tecnicas y cientificas de la aviacion civil, incluyendo servicios aeronauticos y aeroportuarios; (ii) terrestre; en tadas sus ramas; (iii) maritimo, en todas sus ramas; y (iv) multimodal; y b) servicios de ingenieria y mantenimiento; entrenamiento y servicios de apoyo que sean requeridos en todas las modalidades de transporte, todo de acuerdo con las teyes rigentes; En desarrollo de su objeto, la Sociedad podra realizar los siguientes actos y contratos:
a) Ocuparse en negocios de construccion y administracion de aeropuertos asi como de otras instalaciones necesaria para la navegacion aerea; b) La revision, mantenimiento y reparacion de, aeronaves y vehiculos terrestres accesorios; c) La compra y venta de combustible para dichas aeronaves y vehiculos; d) El fomento de empresas dedicadas al turismo; e) La participacion en empresas de seguros de aviacion; 17 La adquisicion y construccion de inmuebles, asi como la enajenacion de los qua no requiera; g) La representacion de personas juridicas o naturales, nacionales o extranjeras, que se ocupen en negocios iguales o similares a los de la Sociedad; h) La importacion, distribucion, venta, fabricacion, ensamble y exportacion de equipos maquinarias, vehiculos; repuestos y materias primas, cuanda dichos elementos estuvieren destinados al transporte aereo o al terrestre; como accesorio de aquel o al mantenimiento de diehos equipos; i) Tomar en arrendamiento los

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

bienes muebles o inmuebles que la sociedad requiera y dar en arrendamiento aquellos que no necesite para su funcionamiento; j) Celebrar contratos, incluyendo el de sociedad, con personas naturales o juridicas que se ocupen en negocios similares o complementarios los que constituyen el objeto de la Sociedad del mismo modo podra formar parte de otras sociedades cualquiera que sea su naturaleza y objeto social, incluidas la dedicadas a la gestion de negocios de terceros, adquiriendo o suscribiendo acciones, partes o cuotas de interes social o haciendo aportes de cualquier especie; incorporar otras sociedades o fusionarse con ellas; k) Tomar o dar dinero en mutuo; con o sin garantia de los bienes sociales; pagar, girar; avalar; endosar, adquirir; aceptar, protestar; cancelar letras de cambio, cheques, pagares o cualesquiera otros efectos de comercio, y en general, celebrar el contrato comercial de cambio en sus diversas formas; I) Celebrar toda clase de negocios y operaciones con entidades bancarias y de credito; j.- Celebrar todo tipo de convenios y contratos con particuiares y con el gobierno para la ejecucion de los servicios postales; n) Adquirir, poseer y explotar patentes; nombres comerciales, marcas, scretos industriales; licencias u otros derechos constitutivos de propiedad industrial, conceder su explotacion a terceros asi como adquirir concesiones para su explotacion. o) Constituir cauciones reales o personales en garantia de las obligaciones en moneda nacional o extranjera que contraigan la sociedad, sus accionistas, sociedades en las que tenga interes, o cualquier tercero, siempre que se cuente con las autorizaciones requeridas en estos estatutos. p) Invertir sus fondos o disponibilidades, en activos financieros o valores mobiliarios; tales como titulos emitidos por instituciones financieras o entidades publicas, cedula hipotecarias; titulos valores; bonos, asi como su negociacion, venta, permuta o gravamen, q) Comprar y vender; asi :como importar y exportar cualesquiera clase de bienes, articulos o mercaderias relacionados con los negocios propios de su objeto social. r) Participar en licitaciones y concursos publicos y privados o en contrataciones directas. s) Promover las investigaciones cientificas o tecnologicas tendientes a buscar nuevas y mejores aplicaciones dentro de su campo ya sea directamente o a traves de entidades especializadas, o de donaciones o contribuciones a entidades cientificas; culturales o de desarrollo social del pais. t) En general, celebrar todos los actos y contratos,que sean necesarios para desarrollar cabalmente su objeto.----------

C E R T I F I C A

CAPITAL	Nro Acciones	Valor Acción
Autorizado		

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

$*********14,000,000,000 *********1,400,000,000 ********************10
Suscrito
$**********8,936,703,300 **********893,670,330 ********************10
Pagado
$**********8,936,703,300 **********893,670,330 ********************10

C E R T I F I C A

ADMINISTRACION: La sociedad tiene los siguientes órganos: a)Asamblea General de accionistas; b)Junta Directiva; c) Presidencia. Son atribuciones de la Junta Directiva las siguientes, entre otras: Definir, aprobar, y supervisar los planes de negocios, objetivos estratégicos y políticas generales de la sociedad. Dirigir y controlar todos los negocios de la Sociedad y delegar en el Presidente o en cualquier otro empleado, las funciones que estime convenientes; Designar al Presidente de la Sociedad y a sus suplentes para periodos de dos (2) años, fijarles su remuneración y anualmente efectuar una evaluación sobre su desempeño de acuerdo con los criterios definidos en el Código de Buen Gobierno Corporativo de la Sociedad; Crear un Comité de Auditoría, reglamentar sus funciones, fijarle su remuneración y designar a sus miembros. Mientras la compañía se encuentre registrada en el mercado público de valores en Colombia, el comité de Auditoría se integrará con por lo menos tres(3) miembros de la Junta Directiva incluyendo todos los independientes; En el evento en la Compañía se registre en el mercado público de valores en el exterior, el Comité de Auditoría se integrará con el número mínimo de miembros de Junta Directiva independientes exigible por la respectiva legislación; Definir el esquema de remuneración fija y variable que se aplicará a los empleados de la Sociedad. Designar a los Representantes Legales Judiciales y sus suplentes, quienes tendrán a su cargo la representación de la Sociedad en todas las actuaciones judiciales de carácter civil, comercial, administrativo, penal, laboral, policivo y en general en todos aquellos trámites de carácter gubernativo, contencioso administrativo y judicial en los cuales la Sociedad tenga participación. También podrán actuar en representación de la Sociedad en procedimientos de carácter extrajudicial en los casos que defina la Junta Directiva para el efecto. Sus nombramientos serán registrados en la Cámara de Comercio. Nombrar al Secretario General de la Sociedad que lo será también de la Asamblea General de Accionistas y de la Junta Directiva; fijar sus funciones y su remuneración; Aprobar el Manual de Autorizaciones que contiene la politica interna de delegacion de actuaciones y manejo de recursos y establece los cargos autorizados para dar inicio a las actuaciones administrativas; Nombrar los asesores de la Junta Directiva que estime convenientes y disponer, cuando lo considere oportuno, la formación de Comités de Junta,

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Dirección General de Asuntos Jurídicos FOLIO 15

integrados por el número de miembros que determine. Delegar en dichos comités las atribuciones que a bien tenga dentro de las que a ella corresponden, y señalarles sus funciones; Autorizar las inversiones en otras sociedades asi como la adquisicion de otras empresas o establecimientos de comercio; Autorizar al Presidente de la Sociedad para ejecutar los actos y celebrar los contratos cuya cuantia durante la vigencia prevista para el acto o contrato exceda el equivalente de diez millones de dólares de los Estados Unidos de America (USD$10.000.000), excepto que se trate de actos y de contratos comerciales celebrados dento del giro ordinario de los negocios de la Compañia tales como venta de servicios, distribución agenciamiento y convenios de colaboracion empresarial, entre otros que representen ingresos para la Compañía, en cuyo caso no será necesaria dicha autorización; Determinar para cada ejercicio el presupuesto de inversiones, ingresos y gastos, para lo cual el Presidente de la Sociedad presentará el respectivo proyecto; Aprobar la política de endeudamiento de la Sociedad; Aprobar la celebración de acuerdos o contratos por fuera del giro ordinario de los negocios de la Sociedad; Aprobar las operaciones que la Sociedad realiza con partes vinculadas entendiendo por estas, los accionistas controlantes, las compañías que están bajo control común, las compañías subordinadas de la Sociedad, los miembros de la Junta Directiva, y el personal clave de la gerencia, previo análisis de la situación potencial o real de conflictos de interés, que debe hacer el Comité de Auditoría de la Junta Directiva. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la delegación de atribuciones que la Junta haga de este asunto al Comité de Auditoría de la Junta Directiva. Se entiende que hay control cuando una persona tiene una participación accionaria mayor al 50%, y/o tiene una influencia significativa sobre las políticas de la sociedad y/o tiene la capacidad de nombrar la mayoría de los miembros de la Junta Directiva; Autorizar la titularización de activos de la Sociedad; Autorizar las inversiones de tipo financiero y el manejo de los excedentes de tesorería; Reglamentar la colocación de acciones ordinarias y cualquier otro tipo de acción que, conforme a la ley, la Sociedad emita y cuya reglamentación no corresponda exclusivamente a la Asamblea General de Accionistas. Aprobar cualquier acuerdo bajo el cual se constituya cualquier garantía, indemnidad o fianza con respecto a las obligaciones o la solvencia de cualquier tercero, compañía subsidiaria y/o afiliada entendiendo por ésta la compañía controlante y/o las compañías que están bajo situación de control común. En todo caso la Junta Directiva tendrá atribuciones suficientes para ordenar que se ejecute o celebre cualquier acto o negocio comprendido dentro del objeto social y para tomar las determinaciones necesarias en orden a que la Sociedad, cumpla sus fines. La Junta Directiva podrá delegar en el Presidente de la Sociedad, cuando lo juzgue oportuno, para casos

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Dirección General de Asuntos Jurídicos FOLIO 16

especiales, o por tiempo limitado, alguna o algunas de las funciones encomendadas en este articulo, siempre que por su naturaleza sean delegables. Son funciones especiales del presidente las siguientes entre otras: Representar judicial y extrajudicialmente a la Sociedad como persona jurídica, sin perjuicio de la designacion por la Junta Directiva de los representantes legales judiciales a que se refiere el articulo 52 ordinal j) de estos estatutos. Ejecutar y hacer ejecutar los acuerdos y resoluciones de la Asamblea General de Accionistas y de la Junta Directiva. Ejecutar los actos y celebrar los contratos que tiendan a cumplir con los fines de la Sociedad, debiendo someter a la autorización previa de la Junta Directiva aquellos que excedan el equivalente de diez millones de dólares de los estados unidos de America (USD$10.000.000), en las condiciones previstas en el ordinal u) del artículo 52 de estos estatutos. Constituir los apoderados judiciales que juzgue necesarios para representar a la sociedad y delegarles las facultades que a bien tenga. Cuidar de la recaudación e inversión de los fondos de la Sociedad; Establecer agencias y oficinas de la Sociedad dentro o fuera del territorio nacional y designar en cada oportunidad los administradores de las mismas, sus facultades y atribuciones.----------

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 05 de Nov/bre de 2010, otorgado en Barranquilla inscrito en esta Cámara de Comercio, el 16 de Dic/bre de 2010 bajo el Nro 164,995 del libro respectivo, consta que la sociedad:
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
Tiene la calidad de CONTROLANTE de:
INTERNATIONAL TRADE MARKS AGENCY INC
Domicilio: Panama
AVIANCA INC
Domicilio: Nueva York
LATIN LOGISTICS LLC
Domicilio: Miami (USA)
AVA LEASING I LLC
Domicilio: Delaware (U.S.A.)
AVSA PROPERTIES I INC
Domicilio: Panama
AVSA PROPERTIES II INC
Domicilio: Panama
AVSA PROPERTIES III INC
Domicilio: Panama
AVSA PROPERTIES IV INC
Domicilio: Panama

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

AVSA PROPERTIES V INC
Domicilio: Panama
RONAIR N.V.
Domicilio: Curacao
TAMPA INTERHOLDING B.V.
Domicilio: Holanda.----------

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 30 de Nov/bre de 2010, otorgado en Bogota inscrito en esta Cámara de Comercio, el 15 de Dic/bre de 2010 bajo el Nro 164,881 del libro respectivo, consta que la sociedad:
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
Es CONTROLADA por :
AVIANCA HOLDINGS S.A.
Domicilio: Panama.----------

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 14 de Julio de 2011, otorgado en Bogota inscrito en esta Cámara de Comercio, el 25 de Julio de 2011 bajo el Nro 171,912 del libro respectivo, consta que la sociedad:
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
Está vinculada a un GRUPO EMPRESARIAL, cuyo controlante es:
AVIANCA HOLDINGS S.A.
Domicilio: Panama.----------

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 64 del 03 de Marzo de 2016 correspondiente a la Asamblea de Accionistas en Barranquilla, de la sociedad:
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS S cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 17 de Mayo de 2016 bajo el No. 308,402 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

CLASE: JUNTA DIRECTIVA

Principales

1. Efromovich German	CC.***1,136,879,652
2. Efromovich José	CC.***1,136,881,781
3. Kriete Avila Roberto	CC.***1,136,885,824
4. Lafaurie Rivera Luisa Fernanda	CC.******32,639,946
5. Silva Lujan Gabriel	CC.******79,142,102

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Dirección General de Asuntos Jurídicos
FOLIO 18

CAMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,318 del 29 de Mayo de 2002 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 09 de Julio de 2002 bajo el No. 99,667 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Rep Legal Judicial	
Pinzon Guiza Irma Yaneth	CC.********51759454

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,318 del 29 de Mayo de 2002 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 10 de Julio de 2002 bajo el No. 99,677 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Rep Legal Judicial	
Ceballos Garcia Ana Maria	CC.********34561552

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,338 del 25 de Agosto de 2003 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 28 de Nov/bre de 2003 bajo el No. 108,140 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Rep. Legal extrajudicial	
Ceballos Garcia Ana Maria	CC.********34561552
Rep. Legal extrajudicial	
Pinzon Guiza Irma Yaneth	CC.********51759454

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,419 del 25 de Marzo de 2009 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 10 de Nov/bre de 2009 bajo el No. 153,960 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Rep.Legal Judicial Laboral Bogota	
Godoy Fajardo Jimena Isabel	CC.********51658787

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

Rep. Legal Judicial Laboral Bogota
Bonilla Leyva Alberto CC.********17189136

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,451 del 10 de Agosto de 2011 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 28 de Octubre de 2011 bajo el No. 174,955 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Rep.Legal Judicial y Extrajudicial	
Isaza Posada Brigida	CC.********43741322
Rep. Legal Judicial y Extrajudicial	
Diaz Arbelaez Santiago	CC.********79689499

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,490 del 10 de Dic/bre de 2014 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 10 de Febrero de 2015 bajo el No. 279,509 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Rep. Legal Judicial	
Blanco Navarro Heimy Johana	CC.********45521279
Rep. Legal Judicial	
Rodriguez Talliens Cindy Juliette	CC.********55305556
Rep. Legal Judicial	
Pedraza Barrantes Diana María	CC.******1020714459

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,496 del 13 de Mayo de 2015 correspondiente a la Junta Directiva en Barranquilla, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 09 de Julio de 2015 bajo el No. 285,211 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Representante Legal extrajudicial	
Pedraza Barrantes Diana María	CC.******1020714459
Representante Legal extrajudicial	
Blanco Navarro Heimy Johana	CC.********45521279
Representante Legal extrajudicial	

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

Rodriguez Talliens Cindy Juliette CC.********55305556
Rep/nte Legal Judicial y Extrajudicial
Patiño Rojas Jorge Ivan CC.********12747553

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,503 del 15 de Dic/bre de 2015 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 12 de Febrero de 2016 bajo el No. 301,145 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre Identificación
Rep. Legal Judicial y Extrajudicial
Peña Gomez Camilo Andres CC.********80083649
Rep. Legal Judicial y Extrajudicial
Amarillo Espitia David CC.********80894213
Rep. Legal Judicial y Extrajudicial
Giraldo Perez Johana Milena CC.******1013613648
Rep. Legal Judicial y Extrajudicial
Garcia Arboleda Jose Ignacio CC.********80074068

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,507 del 16 de Marzo de 2016 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 22 de Abril de 2016 bajo el No. 307,402 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre Identificación
Presidente
Rincón Lema Jairo Hernán CC.********19185340

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,519 del 16 de Dic/bre de 2016 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 06 de Enero de 2017 bajo el No. 318,369 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre Identificación
lo Suplente del Presidente
Covelo Frutos Renato CE.**********648892

C E R T I F I C A

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Dirección General de Asuntos Jurídicos
FOLIO
21

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

Que según Acta No. 2,520 del 31 de Enero de 2017 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 07 de Marzo de 2017 bajo el No. 320,818 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
2o. Suplente del Presidente	
Held Otero Roberto	CC.********79783632

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 06 de Abril de 2009, otorgado en Bogota inscrito en esta Cámara de Comercio, el 19 de Agosto de 2009 bajo el Nro 151,582 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Repr. Legal de Tenedores de Bonos	
HELM TRUST S.A	.****************

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 60 del 30 de Marzo de 2012 correspondiente a la Asamblea de Accionistas en Barranquilla, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 04 de Mayo de 2012 bajo el No. 242,167 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Revisor Fiscal.	
ERNST & YOUNG AUDIT S.A.S.	Ni.*****860,008,890

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 15 de Abril de 2014, otorgado en Barranquilla. ERNST & YOUNG AUDIT S.A.S. inscrito en esta Cámara de Comercio, el 28 de Abril de 2014 bajo el Nro 267,963 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Designado: Revisor Fiscal Suplente	
Gutierrez Albarracin Leydi Yohana	CC.***1,032,381,243

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 14 de Enero de 2015, otorgado en Barranquilla por Ernst & Young Audit S.A.S. inscrito en esta

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Dirección General de Asuntos Jurídicos
FOLIO 22

CAMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

Cámara de Comercio, el 19 de Enero de 2015 bajo el Nro 278,516 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Designado: Revisor Fiscal 2o. Suplente	
Castillo Rosado Hernan Maximiliano	CC.******80,198,948

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 28 de Abril de 2015, otorgado en Barranquilla inscrito en esta Cámara de Comercio, el 02 de Junio de 2015 bajo el Nro 283,875 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Desigando: Revisor Fiscal Principal	
Martinez Salgado Edson Rolando	CC.******80,180,605

C E R T I F I C A

Que segun escritura publica No 6902 de fecha 9 de Dciembre de 2.013, de la notaria 73 del circulo de Santafe de Bogota, inscrita en esta Camara de Comercio el 19 de Diciembre del citado año, bajo el No. 5.263 del libro respectivo, consta que la señora: ELISA ESTHER MURGAS DE MORENO, C.C. 41.614.534, como primer suplente del presidente y representante legal de AVIANCA, confiere poder general amplio y suficiente a JORGE ANDRES SERRANO LOPEZ, C.C. No. 80.091.608, para que, en representación de la sociedad, ejerza las siguientes funciones: A) Adelantar todos los asuntos y trámites relacionados con temas aeronáuticos y aerocomerciales, y en general en cualquier tipo de actuación, proceso, negociación o tramite que inicie o en su contra sea iniciado, por y ante la unidad administra-tiva especial de aeronáutica civil de Colombia. B) Notificarse de decisiones administrativas, responder pliegos de cargos interponer recursos de la vía gubernativa y presentar cuando sea del caso solicitudes de revocatoria directa, en relación con las actuaciones reclamaciones, gestiones y/o decisiones ante y de las distintas autoridades administrativas del orden nacional, departamental, municipal y distrital. C) Que el poder aquí conferido incluye todas las facuftades que sean convenientes y necesarias para la oportuna y debida defensa de los intereses de la sociedad de tal manera que no dejen de atenderse las diligencias por falta del facultades y en especial se entienden incluidas las facultades de aceptar y/o allanarse a los pliegos de cargos y de dar respuesta en nombre de la sociedad a las solicitudes o requerimientos de información de las mismas autoridades, así como de designar apoderados especiales para los mismos fines y con las mismas facultades conferidas, sustituir total o parcialmente el presente poder y revocar sustituciones. Que el poder general con

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

facultades representativas conferido por medio del presente instrumento, se entiende sin perjuicio de la representación que, conforme a los estatutos de constitución, se ejerce por el representante legal de la compañía y, llegado el caso por sus suplentes.----------

C E R T I F I C A

Que segun escritura publica No 1625 de fecha 9 de Abril de 1.996, de la notaria 18 del circulo de Santafe de Bogota, inscrita en esta Camara de Comercio el 25 de Abril del citado ano, bajo el No. 1.091 del libro respectivo, consta que el senor: JAIME ANTONIO BAENA PALACIOS, C.C. 3.228.325, como representante legal de AVIANCA, confiere poder especial a la abogada BEATRIZ HELENA RODRIGUEZ PEREZ, C.C. No. 32.494.982, para que en representacion de AVIANCA se notifique de decicionesadministrativas, responda pliegos de cargos e interponga recursos de la via gubernativa en relacion con actuaciones ante distintas autoridades administrativas del orden nacional, departamental municipal y distrital. Tambien podra designar apoderados especiales para la atencion de las mismas actuaciones. Que el poder aqui conferido y los que la apoderada otorgue en ejercicio del mismo incluyen todas las facultades que sean necesarias para la oportuna y debida defensa de los intereses de la sociedad de tal manera que no dejen de atenderse las diligencias por falta facultades.----------

.

C E R T I F I C A

Que segun escritura publica No.4795 de fecha 8 de noviembre de 1999, otorgada en la Notaria Dieciocho del Circulo de Santafe de Bogota, inscrita en esta Camara de Comercio el 23 de noviembre de 1.999, bajo el No.1662 del libro respectivo, consta la ampliacion y aclaracion del poder a la abogada Beatriz Helena Rodriguez Perez, en el sentido de que se entienden incluidas las facultades de la apoderada de aceptar y/o allanarse a los pliegos de cargos ante las mismas entidades administrativas, en nombre de la sociedad que representa, y de otorgar esa misma facultad a los apoderados que constituya en ejercicio del poder. Por lo tanto para los fines a que haya lugar se entiendan ratificadas todas las aceptaciones y/o allanamientos hechos por los apoderados constituidos por la apo derada en desarrollo del poder conferido. Que el poder conferido igualmente se extiende a dar respuesta en nombre de la sociedad a a las solicitudes o requirimientos de informacion asi como el ejercicio de la facultad de intentar la revocatoria directa de las decisiones y actos adminsitrativos respecto de los cuales proceda tal solicitud y de contituir apoderados para los mismos fines.----------

C E R T I F I C A

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

Que por Escritura Publica No.3948 del 11 de agosto del 2.003, otorgada en la Notaria 18 de Bogota D.C., inscrita en esta Camara de Comercio el 1 de septiembre del 2.003 bajo el No.2.453 del libro respectivo, consta que el senor FRANCISCO MENDEZ GARCIA, C.C.No. 79.158.664, que obrando en nombre y representacion de AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A. AVIANCA S.A., como representante legal suplente,otorga poder especial a favor de SUSANA MANTILLA MONCALEANO C.C.No.39.780.472 de Usaquen, para que en representacion de AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A. AVIANCA S.A., se notifique de decisiones administrativas, responsa pliegos de cargos, interponga los recursos de la via gubernativa y presente cuando sea del caso solicitudes de revocatoria directa, en relacion con las actuaciones y decisiones ante y de las distintas autoridades administrativas del orden nacional, departamental, municipal y distrital. Que el poder aqui conferido incluye todas las facultades que sean necesarias para la oportuna y debida defensa de los intereses de la sociedad de tal manera que no dejen de atenderse las diligencias por falta de facultades y en especial se entienden incluidas las facultades de aceptar y/o allanarse a los pliegos de cargos y de dar respuesta en nombre de la sociedad a las solicitudes o requerimiento de informaion de las mismas autoridades asi como de designar apoderados especiales para los mismos fines y con las mismas facultades a ella conferidas. ----

C E R T I F I C A

Que según Documento Privado de fecha 15 de Enero de 2016, inscrito en esta Cámara de Comercio bajo el No. 300924 del libro respectivo, consta la renuncia del señor FABIO VILLEGAS RAMIREZ con cédula de ciudadanía No. 19.287.687, como Presidente de la Sociedad AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A., según Sentencia No. C621 del 19 de Julio de 2003----------

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 270 del 14 de Enero de 2008, otorgada en la Notaria 71 a. de Bogota cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 29 de Enero de 2008 bajo el No. 3,544 del libro respectivo,----------
consta que ELISA MURGAS DE MOPRENO C.C. No. 41.614.564, quien obra en nombre y representacion de la sociedad AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA, otorga Poder Especial al senor LUIS ALCIDES ARANGO TORO C.C. No. 71.722.594, para que, en nombre de dicha ------
sociedad, y en relacion con la descripcion de Avianca S.A. como ----
intermediario en la modalidad de trafico postal y envios urgentes por avion, presente y firme ante la auroridad competente las -------
declaraciones de trafico postal y envios urgentes por avion, y -----
adelante los demas tramites relacionados con la presentacion de ----

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

estas declaraciones.----------

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 4,555 del 18 de Nov/bre de 2010, otorgada en la Notaria 73 a. de Bogota cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 09 de Febrero de 2011 bajo el No. 4,419 del libro respectivo,----------
consta que la señora ELISA MURGAS DE MORENO, identificada con ------ cédula de ciudadanía número 41.614.537, que actúa en este acto en su carácter de representante legal suplente de AEROVIAS DEL -------- CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA y conforme al certificado de ----- cámara y comercio citado, tiene facultad suficiente para otorgar, conferir y firmar el poder especial, amplio y suficiente a: JUAN RICARDO CASTILLO, identificado con la cédula de ciudadanía número 59.522.162 expedida en Bogotá D.C.; para que pueda en nombre de ---- AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA (i) Negociar, ------- celebrar y ejecutar, con el lleno del los requisitos establecidos en la ley y los estatutos sociales de la Compañía, y hasta por una cuantía igual o inferior a doscientos cincuenta mil dólares de los Estados Unidos de América (USD 250.000), o su equivalente en pesos colombianos, o en otras monedas a la tasa de cambio aplicable al momento de la celebración del acta jurídico, negociación, acuerdo, carta de intención, memorando de entendimiento, contrato, orden de compra, convenio, y oferta relacionados con los siguientes temas:
(a) La venta, promoción o comercialización de los paquetes --------- turísticos o planes de viaje organizados por la Compañía o por ----- quien esta le indique, bajo la marca AVIANCA TOURS y/o DESKUBRA y/o o cualquiera otras marcas que lofrezca; (b) Negocios con hoteles, compañías de seguros, compañías de alquiler de vehículos de todos tipo, compañías prestadoras de servicios de telecomunicaciones, ---- operadores turísticos y con cualquier otra empresa que preste ------ servicios turísticos o servicios conexos o complementarios a los mismos, en cuanto dichos negocios sean requeridos para la ---------- comercialización de paquetes turísticos o planes de viaje o para efectos de la representación o comercialización de dichos servicios por parte de la Compañía; (c) Acuerdos de términos de pago con ----- proveedores, representantes, representados y prestadores de los ---- servicios requeridos en la comercialización de paquetes turísticos o planes de viaje de acuerdo con los lineamientos del área de ------ tesorería y del área financiera de la Compañía; (d) ---------- Comercialización de servicios de vuelos adicionales e ---------- internacionales de acuerdo con la disponibilidad operacional de la Compañía. (ii) El poder especial con facultades representativas ---- conferidos por el presente instrumento, se entiende sin perjuicio de la representación legal que, conforme con los estatutos --------- sociales, ejerce el Representante Legal de la Compañía y sus -------

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

suplentes.----------

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 51 del 22 de Enero de 2016, otorgada en la Notaria 12 a. de Bogota cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 16 de Febrero de 2016 bajo el No. 5,792 del libro respectivo,----------
consta, que ELISA ESTHER MURGAS DE MORENO, mayor de edad, de ------ estado civil casada, vecina y domiciliada en Bogotá D.C., de ------- nacionalidad colombiana e identificada con la cédula de ciudadanía No. 41.614.534 de Bogotá, quien obra en este acto como Primer ------ Suplente del Presidente y Representante Legal de AEROVIAS DEL ------ CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA, sociedad con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla, confiere PODER GENERAL a GERARDO ----- URLEY GRAJALES LOPEZ, mayor de edad, identificado con cédula de ---- ciudadanía número 16.674.716 de Cali, para adelantar en nombre de la sociedad que represento, todos los trámites en materia ---------- tributaria para el cumplimiento de las obligaciones y deberes que en este asunto deba cumplir mi representada, en especial las ------- siguientes: (A) Declaraciones Tributarias: para que elabore, firme y presente ante la autoridad competente declaraciones de renta, ---- IVA, Timbre, Retención en la Fuente, y demás impuestos de los ------ cuales sea responsable la sociedad poderdante; y efectúe los pagos correspondientes a dichas declaraciones. (B) Trámites en materia Tributaria; para que elabore, firme y presente ante la autoridad competente solicitudes de información y certificaciones en materia tributaria, y dé respuestas a informes, requerimientos, ---------- certificaciones y demás solicitudes que realice la autoridad ------- competente en materia tributaria o fiscal, en el desarrollo de ----- actuaciones administrativas que involucren a la sociedad poderdante.
poderdante. (C) Notificaciones: para que se notifique de los actos administrativos que sean emitidos par las autoridades competentes en materia tributaria que se generen como consecuencia de los ------ trámites realizados en cumplimiento de las facultades otorgadas ---- mediante este poder las cuales ejercerá para el cumplimiento de los deberes y obligaciones de la sociedad poderdante. (D) General: en general para que represente a la sociedad poderdante cuando sea ---- necesario respecto de los trámites en materia tributaria realizados en desarrollo del presente poder y dirigidos al cumplimiento de las obligaciones y deberes de dicha sociedad de tal modo que la -------- presente enumeracion de facultades debe entenderse como enunciativa y no taxativa, por lo tanto, el apoderado está facultado para ------ ejercer todas las gestiones tendientes al cumplimiento de las ------ obligaciones fiscales de la sociedad en cualquier clase de trámite de carácter tributario o fiscal que sea necesario para esto.--------

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 15 de Nov/bre de 2016, otorgado en Bogota inscrito en esta Cámara de Comercio, el 28 de Nov/bre de 2016 bajo el Nro 6,029 del libro respectivo,---------- consta que ELISA ESTHER MURGAS DE MORENO, identificada con la ------ cédula de ciudadanía número 41.614.534, en calidad de Primer ------- Suplente del Presidente y Representante legal de AEROVIAS DEL ------ CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA, sociedad con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla. Para otorgar Poder Especial amplio y suficiente a DIANA MARIA PEDRAZA BARRANTES, mayor de edad, --------- identificada con cédula de ciudadania numero 1'020.714.459 de ------ Bogotá, para que, en representación de la Sociedad, ejerza las ----- siguientes funciones: (A) Adelantar todos los asuntos y trámites relacionados con temas aeronáuticos y aerocomerciales, y en general en cualquier Lipo de actuaci6n, proceso, negociación o trámite que inicie o en su contra sea iniciado, por y ante la Unidad ---------- Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia. (B) ------ Notificarse de decisiones administrativas, responder pliegos de ---- cargos, interponer recursos de la via gubernativa y presentar ------ cuando sea del caso solicitudes de revocatoria directa, en relación con las actuaciones, reclamaciones, gestiones y/o decisiones ante y de las distintas autoridades administrativas del orden nacional, departamental, municipal y distrital. (C) Que el poder aquí -------- conferido incluye todas las facultades que sean convenientes y ----- necesarias para la oportuna y debida defensa de los intereses de la Sociedad de tal manera que no dejen de atenderse las diligencias por falta de facultades y en especial se entienden incluidas las facultades de aceptar y/o allanarse a los pliegos de cargos y de dar respuesta en nombre de la Sociedad a las solicitudes o --------- requerimientos de información de las mismas autoridades, así como de designar apoderados especiales para los mismos fines y con las mismas facultades conferidas, sustituir total o parcialmente el ---- presence poder y revocar sustituciones.----------

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 15 de Nov/bre de 2016, otorgado en Bogota inscrito en esta Cámara de Comercio, el 28 de Nov/bre de 2016 bajo el Nro 6,030 del libro respectivo,---------- consta que ELISA ESTHER MURGAS DE MORENO, identificada con la ------ cédula de ciudadanía número 41.614.534, en calidad de Primer ------- Suplente del Presidente y Representante legal de AEROVIAS DEL ------ CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA, sociedad con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla. Para otorgar Poder Especial amplio y suficiente a OSCAR HERNANDO MOSCOSO RODRIGUEZ, mayor de edad, ------ identificado con cédula de ciudadania numero 1'069.098.166 de ------

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

Nemocón, para que, en representación de la Sociedad, ejerza las ---- siguientes funciones: (A) Adelantar todos los asuntos y trámites relacionados con temas aeronáuticos y aerocomerciales, y en general en cualquier Lipo de actuaci6n, proceso, negociación o trámite que inicie o en su contra sea iniciado, por y ante la Unidad ---------- Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia. (B) ------ Notificarse de decisiones administrativas, responder pliegos de ---- cargos, interponer recursos de la via gubernativa y presentar ------ cuando sea del caso solicitudes de revocatoria directa, en relación con las actuaciones, reclamaciones, gestiones y/o decisiones ante y de las distintas autoridades administrativas del orden nacional, departamental, municipal y distrital. (C) Que el poder aquí -------- conferido incluye todas las facultades que sean convenientes y ----- necesarias para la oportuna y debida defensa de los intereses de la Sociedad de tal manera que no dejen de atenderse las diligencias por falta de facultades y en especial se entienden incluidas las facultades de aceptar y/o allanarse a los pliegos de cargos y de dar respuesta en nombre de la Sociedad a las solicitudes o --------- requerimientos de información de las mismas autoridades, así como de designar apoderados especiales para los mismos fines y con las mismas facultades conferidas, sustituir total o parcialmente el ---- presence poder y revocar sustituciones.----------

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 06 de Dic/bre de 2016, otorgado en Bogota inscrito en esta Cámara de Comercio, el 24 de Enero de 2017 bajo el Nro 6,060 del libro respectivo,----------
consta, que ELISA ESTHER MURGAS DE MORENO, mayor de edad, ---------- identificada con cédula de ciudadanía N° 41.614.534 de Bogotá, ----- quien obra en este acto como Primer Suplente del Presidente y ------ Representante Legal de la sociedad AEROVIAS DEL CONTINENTE --------- AMERICANO S.A. AVIANCA, otorga PODER ESPECIAL amplio y suficiente a PEDRO ALEJANDRO MORENO FARFAN, identificado con cédula de ciudadanía N° 80.052.705 de Bogotá, para que en adelante en nombre de la ------ sociedad, todos los trámites en materia cambiaria para el ---------- cumplimiento de las obligaciones y deberes que en esta materia deba cumplir la sociedad, en especial las siguientes. A) Diligencie, ---- presente y firme en los términos y condiciones que determine el ---- Banco de la República los formularios e declaraciones de cambio que se requieran como consecuencia del desarrollo de actividades que impliquen manejo de divisas por parte de la sociedad poderdante. B) Diligencie, presente y firme en los términos y condiciones que ----- determine la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales-DIAN los formularios que se requieran como consecuencia del desarrollo de actividades cambiarias por parte de la sociedad, C) Se le otorgue firma digital con el fin de presentar, enviar y firmar ----------

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Dirección General de Asuntos Jurídicos
FOLIO 70

CAMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

electrónicamente la información de los movimientos de las cuentas de compensación de la Compañía poderdante a la DIAN conforme lo ---- establece la Resolución 09147, D) Se le otorgue claves de acceso a la página Web del Banco de la República y cualquier sistema -------- informático en el cual deba reportar, ingresar, modificar ---------- información en materia cambiaria. La presente enumeración de ------- facultades debe entenderse como enunciativa y no taxativa, por lo que el apoderado está facultado para realizar todas las gestiones tendientes al cumplimiento de las obligaciones cambiarias.----------

C E R T I F I C A

Que entre los asociados existe pactada clausula de arbitraje para la solución de controversias.

C E R T I F I C A

Que en esta Cámara de Comercio no aparecen inscripciones posteriores de documentos referentes a reforma, disolución, liquidación o nombramientos de representantes legales de la expresada sociedad.

C E R T I F I C A

Que su última Renovación fue el: 29 de Marzo de 2016.

La información sobre embargos de establecimiento se suministra en Certificados de Matrícula, la de contratos sujetos a registro, en Certificados Especiales.

C E R T I F I C A

De conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso y de la Ley 962 de 2005, los Actos Administrativos de Registro aquí certificados quedan en firme Diez (10) días hábiles después de la fecha de inscripción, siempre que no sean objeto de recursos.

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Dirección General de Asuntos Jurídicos
FOLIO
30

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Hoja Adicional de Firmas
Presentación Organismo Público.

Número: RE-2017-04913020-APN-DMENYD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Jueves 30 de Marzo de 2017

Referencia: EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 29 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.03.30 14:57:35 -03'00'

Gabriel Pucheta
Asistente administrativo
Dirección de Mesa de Entradas, Notificaciones y Despacho
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.03.30 14:57:35 -03'00'

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Dirección General de Asuntos Jurídicos
FOLIO
31

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Providencia

Número: PV-2017-04922462-APN-DMENYD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Jueves 30 de Marzo de 2017

Referencia: Pase electrónico de EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR

Motivo:

A SUS EFECTOS

Destinatario: DMENYD#MTR-DES

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.03.30 16:11:59 -03'00'

Gabriel Pucheta
Asistente administrativo
Dirección de Mesa de Entradas, Notificaciones y Despacho
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.03.30 16:11:59 -03'00'

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Dirección General de Asuntos Jurídicos
FOLIO
32

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Providencia

Número: PV-2017-05061520-APN-DMENYD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Domingo 2 de Abril de 2017

Referencia: Pase electrónico de EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR

Motivo:

Visto, se remiten las presentes actuaciones para su conocimiento y efectos que estimen corresponder.

Destinatario: Maria Julia Nebot

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.02 14:22:39 -03'00'

Nicolás Alejandro Bendomir
Coordinador Técnico Administrativo
Dirección de Mesa de Entradas, Notificaciones y Despacho
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.02 14:22:39 -03'00'

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Providencia

Número: PV-2017-05289878-APN-PTE

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 4 de Abril de 2017

Referencia: Pase electrónico de EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR

Motivo:

Para su consideraciòn.

Destinatario: Victoria Gazze

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.04 16:10:15 -03'00'

Maria Julia Nebot
Secretario Privado
Presidencia de la Nación

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.04 16:10:15 -03'00'

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

34

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Providencia

Número: PV-2017-06389824-APN-DRI#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Miércoles 12 de Abril de 2017

Referencia: Pase electrónico de EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR

Motivo:

Para su consideración.

Destinatario: DGAJ#MTR-MESA

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.12 19:25:40 -03'00'

Victoria Gazze
A cargo de la firma del Despacho
Dirección de Relaciones Internacionales
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.12 19:25:35 -03'00'

BUENOS AIRES, 19/4/17

EL EXPTE. Nº EX-2017-4811476-APN DE 34 FS

SE AGREGA AL EXPTE. CABEZA Nº DNDNYD#MIR S02:12945/17

DE 462 FOJAS. PASANDO A INTEGRAR LA FOJA 463.

ES COPIA FIEL

Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

FOLIO 464

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Carátula Expediente

Número: PV-2017-03909993-APN-DMENYD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Viernes 17 de Marzo de 2017

Referencia: Carátula del expediente EX-2017-03909987- -APN-DMENYD#MTR

Expediente: EX-2017-03909987- -APN-DMENYD#MTR
Fecha Caratulación: 17/03/2017
Usuario Caratulación: Alejandro Daniel Man (ADMAN)
Usuario Solicitante: Alejandro Daniel Man (ADMAN)
Código Trámite: GENE00302 - Remisión de Informes
Descripción: NOTA DE AVIAN LINEAS AEREA S.A. ADJUNTA CERTIFICACION EMITIDA POR AVIANCA S.A.,MEDIANTE LA CUAL SE CONCEDE LICENCIA DE USO DE MARCA Y LOGOTIPO AVIANCA A FAVOR DE AVIAN S.A.
Cuit/Cuil: ---
Tipo Documento: ---
Número Documento: ---
Persona Física/Persona Jurídica
Apellidos: ---
Nombres: ---
Razón Social: AVIAN S.A.
Email: ---
Teléfono: ---
Pais: ARGENTINA
Provincia: CIUDAD DE BUENOS AIRES
Departamento: CIUDAD DE BUENOS AIRES
Localidad: CIUDAD DE BUENOS AIRES
Domicilio: CORRIENTES AV. 345
Piso: 3
Dpto: ---
Código Postal: -

Observaciones: ---

Motivo de Solicitud de Caratulación: NOTA DE AVIAN LINEAS AEREA S.A. ADJUNTA CERTIFICACION EMITIDA POR AVIANCA S.A.,MEDIANTE LA CUAL SE CONCEDE LICENCIA DE USO DE MARCA Y LOGOTIPO AVIANCA A FAVOR DE AVIAN S.A.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.03.17 16:01:43 -03'00'

Alejandro Daniel Man
Asistente administrativo
Dirección de Mesa de Entradas, Notificaciones y Despacho
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.03.17 16:01:43 -03'00'

ADMINISTRACION NACIONAL
DE AVIACION CIVIL

19 ABR 2017

EXPTE. N°: ANC 43567/17

Dirección General de Asu... FOLIO 1

ACOMPAÑA.

MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION

C.C. ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

Ref.: EXP-ANC: 0043567/2016.

Pablo Isolani, en mi carácter de apoderado de **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.** con domicilio constituido en Av. Corrientes 345 piso 3 de esta Ciudad, respetuosamente digo:

Que vengo por medio del presente a acompañar a los presentes actuados la certificación emitida por la empresa AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. (AVIANCA S.A.) mediante la cual dicha empresa confirma y ratifica la existencia de un contrato suscripto con la firma AVIAN LINEAS AEREAS S.A. en fecha 18 de Octubre de 2018 mediante la cual se concedió una licencia de uso de la marca y logotipo AVIANCA a favor de AVIAN LINEAS AEREAS S.A., el cual se encuentra vigente.

Se hace saber que la certificación original será presentada en original y con la correspondiente Apostilla ni bien arribe al país.

En atención a lo expuesto, se tenga por acredita lo expuesto, saluda a Ud. muy atentamente,

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MINISTERIO DE TRANSPORTE
MESA DE ENTRADAS, NOTIFICACIÓN Y DESPACHO

ENTRÓ	SALIÓ
17 MAR 2017	

RE-2017-03910293-APN-DMENYD#MTR

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Dirección General de Asuntos Jurídicos
FOLIO
2

AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA

C E R T I F I C A

Que entre AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA S.A., sociedad constituida bajo las leyes de la República de Colombia, de una parte, y, de otra parte, AVIAN LINEAS AÉREAS S.A. (antes MACAIR JET S.A.), sociedad constituida bajo las leyes de la República Argentina, se celebró un contrato de licencia de uso de marcas el 18 de octubre de 2016, el cual se encuentra vigente, cuyo objeto es la licencia de uso no exclusiva concedida por AVIANCA S.A. como Licenciante a AVIAN L.A. como Licenciataria, sobre la marca AVIANCA (Nominativa) y la MARCA FIGURATIVA (figura del Cóndor), las cuales deben usarse conjuntamente:

Avianca

Este contrato de licencia de uso de marca concede a favor de AVIAN LINEAS AÉREAS S.A., el derecho de usar las marcas aquí indicadas en la prestación, promoción y comercialización de sus propios productos y servicios de transporte aéreo, en el territorio de la República Argentina, incluyendo los vuelos comercializados por la Licenciataria en otros territorios con destino a la República Argentina.

Aclaramos que ni AVIANCA HOLDINGS S.A. ni ninguna de sus subsidiarias (incluida AVIANCA S.A.) tiene participación accionaria en AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

Se expide a solicitud del interesado a los 16 días del mes de marzo de 2017, en la ciudad de Bogotá, D.C., Colombia.

RENATO COVELO
Representante Legal
Aerovías del Continente Americano S.A. Avianca

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

CUDAP: EXP-S02:0012945/2017
NRO ORIG: exp-anc:43567/2016

Folio 3

Datos del Alta de la Carpeta:
Fecha: 15-Feb-2017
Hora: 13:31:24

Usuario: jcaputo@mininterior - Jose Alejandro Caputo
Área: NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte

ENCABEZADO

Procedencia: Particular
Nro. original: exp-anc:43567/2016 **Fecha original:**
Área Iniciadora: - **Área de Procedencia:** -
Título: SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA
Texto: SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA
Causante: AVIAN LINEAS AREAS S.A. **Folios:** 461
Estado: Pendiente **Vencimiento:** 15-Mar-2017

Resp.Primario Global	Descripción	Fecha
NSCOGATTRA@mininterior	Coord. de Gest. admin. - Transporte	15-Feb-2017 13:31:24

Resp.Primario Local	Descripción	Fecha
NSCOGATTRA@mininterior	Coord. de Gest. admin. - Transporte	15-Feb-2017 13:31:24

Depositario	Descripción	Depositario desde
NSSCOORDTRANSP@mininterior	subsecretaria de coordinacion - transporte	15-Mar-2017 18:43:26

Documentos y/o carpetas contenidos:
TRI-S02:0005364/2017 SOLICITA VISTA
TRI-S02:0005365/2017 ADJUNTA DOCUMENTACION
TRI-S02:0005367/2017 REF:EXP-ANC:43567/2016 DICTAMEN 594

Cambios de Responsable Local

Responsable Local	Fecha	Usuario	Área	Motivo
NSCOGATTRA@mininterior	15-Feb-2017 13:31:24	jcaputo@mininterior	NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte	--

Transferencias

Emisor	Transferido a:	Envío	Recepción o Cierre	Remito
NGASJURTRANSP@mininterior - direccion general de asuntos juridicos - transporte	NSSCOORDTRANSP@mininterior - subsecretaria de coordinacion - transporte	15-Mar-2017 16:54:08	15-Mar-2017 18:43:26	RTO-S02:0037888/2017 Aceptado.
NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte	NGASJURTRANSP@mininterior - direccion general de asuntos juridicos - transporte	15-Feb-2017 16:33:51	23-Feb-2017 14:37:14	RTO-S02:0024798/2017 Aceptado.

* Las entradas que aparecen en color rojo se corresponden con una actualización de depositario.
* Las entradas que aparecen con fondo en color amarillo corresponden a remitos revertidos.

Agregados y Desgloses

Operación	Documento/Carpeta	Fecha	Usuario	Área

RE-2017-03910293-APN-DMENYD#MTR

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

Agregado	TRI-S02:0005364/2017	15-Feb-2017 14:55:29	jcaputo@mininterior	NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte
Agregado	TRI-S02:0005365/2017	15-Feb-2017 14:55:29	jcaputo@mininterior	NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte
Agregado	TRI-S02:0005367/2017	15-Feb-2017 14:55:29	jcaputo@mininterior	NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte

Vencimiento inicial:		
Fecha	**Usuario**	**Área**
15-Mar-2017	jcaputo@mininterior	NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte

Fecha de Consulta: 17-Mar-2017
Hora: 15:51:33
Usuario: jcaputo@mininterior - Jose Alejandro Caputo
Área: NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte
FIN

RE-2017-03910293-APN-DMENYD#MTR

MINISTERIO DE TRANSPORTE
MESA DE ENTRADAS, NOTIFICACIÓN Y DESPACHO

ENTRO	SALIÓ
19 ABR. 2017 12:30	19 ABR. 2017 8:00

-2 cuerpos 2 cuerpos

BUENOS AIRES

EL EXPTE. Nº EX-2017-3909987-APN- DE 4 FS

SE AGREGA AL EXPTE. CABEZA Nº DTENYDXMHR SOZ: 12945/2017

DE 463 FOJAS. PASANDO A INTEGRAR LA FOJA 464.

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

N.A.C. 465

INFORME D.N.A. y A.I. N° 55 -

REF: EXP-ANC:0043567/2017

BUENOS AIRES, 21 ABR 2017

SEÑOR DIRECTOR:

Remito a usted estas actuaciones relacionadas con la presentación efectuada por el Sr. Pablo ISOLANI quien, invocando el carácter de apoderado de la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., adjunta documentación a fin de cumplimentar objeciones efectuadas con motivo de la solicitud de concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte en diversas rutas, oportunamente formulada en el expediente de la referencia.

Sobre el particular, en lo que atañe a la competencia de esta Dirección - que se circunscribe al análisis de la capacidad jurídica, cuestiones societarias y marcos normativos de transporte aéreo internacional -, se señala en primer término que de acuerdo con el poder general de administración y disposición conferido por la empresa a favor de los Sres. Carlos Benjamín COLUNGA LÓPEZ, Pablo Eduardo ISOLANI, Sergio Daniel MASTROPIETRO, y Germán EFROMOVICH por el Grupo A, y de los Sres. Marta Elizabeth LIRA, Yanina Noemí KALUSTIAN, y Elías JASSAN por el Grupo B (cuya copia certificada obra como antecedente en el área), para realizar gestiones ante reparticiones públicas (entre ellas la Administración Nacional de Aviación Civil) en nombre y representación de AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. se requiere la firma conjunta de dos integrantes del Grupo A, de un apoderado del Grupo A y otro del Grupo B, o de dos apoderados del Grupo B, por lo que la firma del presentante deberá ser ratificada por alguno de dichos mandatarios a fin de que pueda considerarse válida la gestión llevada a cabo por aquél.

Al margen de ello, se indica que el presentante ha constituido domicilio en la Av. CORRIENTES N° 345, P. 3 de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES, el que se toma como especial a los efectos previstos en el Artículo 19 del Decreto N° 1.759/72 T.O. 1991, reglamentario de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos.

Por otra parte, en relación con la observación efectuada en nuestro anterior INFORME D.N.A. y A.I. N° 158 de fecha 21 de noviembre de 2016 respecto de la acreditación de la documentación relativa al uso de la marca "AVIANCA" por parte de la compañía aérea, le informo que se ha adjuntado copia autenticada del certificado de fecha 16 de marzo de 2017, con certificación notarial de firma y apostilla, por el que AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. (AVIANCA S.A.) confirma la existencia de un contrato de licencia de uso de marcas que, en carácter de licenciante celebrara con AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. en calidad de licenciataria con fecha 18 de octubre de 2016 y cuyo objeto es la licencia de uso no exclusiva concedida por la primera a favor de la segunda sobre la marca AVIANCA (nominativa) y la marca figurativa (figura del Cóndor) para ser usadas conjuntamente.

Aclara asimismo, que por el mencionado contrato de licencia de uso, se concede a AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. el derecho de usar las marcas indicadas en la prestación, promoción y comercialización de sus propios productos y servicios de transporte aéreo, en

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

466

el territorio de la República Argentina, incluyendo los vuelos comercializados por la licenciataria en otros territorios con destino a nuestro país, y que ni AVIANCA HOLDINGS S.A. ni ninguna de sus subsidiarias (incluida AVIANCA S.A.) tiene participación accionaria en AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

Cabe destacar a su vez, que se efectuó la pertinente consulta al INSTITUTO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL (INPI) sobre la necesidad de inscripción en la República Argentina de la licencia de uso de las marcas precedentemente referidas, indicando dicho organismo que resulta aplicable al caso la Ley N° 22.426 de Transferencia de Tecnología y que, por lo tanto no resulta obligatorio el registro de tales marcas en nuestro país por parte de AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

A tenor de lo apuntado, en el entendimiento de que el certificado expedido por AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. (AVIANCA S.A.) se ajusta en su forma a lo determinado por el Artículo 27 del Decreto N° 1.759/72 T.O. 1991, reglamentario de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos y atento haberse expedido el organismo con competencia en la materia en lo referente a la inscripción de las marcas de que se trata, se considera que, una vez subsanada la observación formulada en el segundo párrafo del presente y salvo opinión en contrario, podría autorizarse su utilización a AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

Por último, y en orden a lo indicado en la providencia número PV-2017-06384095-APN-DGAJ#MTR, deberá intimarse a AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. a fin de que presente la Declaración Jurada de Intereses prescripta por el Decreto N° 202/2017 de fecha 21 de marzo del corriente año, en orden a lo dispuesto por el Artículo 8° de dicho cuerpo normativo.

Por lo expresado, y para el caso de ser compartido por el señor Director el criterio vertido en el presente, se adjunta proyecto de notificación a AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. de las observaciones contenidas en este informe.

Saludo a usted atentamente.

DR. HORACIO KNOBEL
Director de Normas Aeronáuticas
y Acuerdos Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

AL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
Dr. Hernán GÓMEZ
S. / D.

A.N.A.C. N° 467

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

000284

NOTA D.N.T.A. N°

REF: EXP-ANC:0043567/2017

BUENOS AIRES, 21 ABR. 2017

SEÑOR APODERADO:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación con su presentación de fecha 30 de marzo de 2017, en la que adjunta documentación a fin de cumplimentar objeciones efectuadas con motivo de la solicitud de concesión de la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte en diversas rutas, oportunamente formulada en el expediente de la referencia.

Al respecto, pongo en su conocimiento que el certificado de licencia de uso expedido por AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. (AVIANCA S.A.) se ajusta en su forma a lo determinado por el Artículo 27 del Decreto N° 1.759/72 T.O. 1991, reglamentario de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos y que atento haberse expedido el organismo con competencia en la materia (INSTITUTO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL - INPI -) en el sentido de que resulta aplicable al caso la Ley N° 22.426 de Transferencia de Tecnología y que, por lo tanto no presenta carácter obligatorio el registro de las marcas allí mencionadas en nuestro país por parte de AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., se considera factible autorizar a la empresa para su utilización.

No obstante, con carácter previo a ello, la firma contenida en su presentación deberá ser ratificada por alguno de los apoderados que integran el Grupo A o el Grupo B del poder general de administración y disposición conferido por la empresa a su favor, en orden a que de acuerdo con los términos en que el mismo se encuentra redactado para realizar gestiones ante reparticiones públicas (entre ellas la Administración Nacional de Aviación Civil) en nombre y representación de AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. se requiere la firma conjunta de dos integrantes del Grupo A, de un apoderado del Grupo A y otro del Grupo B, o de dos apoderados del Grupo B.

Asimismo, y teniendo en cuenta lo indicado en la providencia número PV-2017-06384095-APN-DGAJ#MTR obrante en los actuados, AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. deberá

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

N.A.C. FOLIO 468

presentar la Declaración Jurada de Intereses prescripta por el Decreto N° 202/2017 de fecha 21 de marzo del corriente año, en orden a lo dispuesto por el Artículo 8° de dicho cuerpo normativo.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

DR. HERNAN ADRIAN GOMEZ
Director Nacional de Transporte Aéreo
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

AL SEÑOR APODERADO DE AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.
Sr. Pablo ISOLANI
S. / D.

En virtud de los principios de celeridad, economía, sencillez y eficacia en los trámites previstos en el Artículo 1°, apartado b) de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos, la presente Nota se adelantará por correo electrónico, sin perjuicio de su notificación formal, que deberá cumplirse personalmente por el interesado o en su defecto, en cualquiera de las restantes formas previstas en el Artículo 41 del Reglamento de Procedimientos Administrativos aprobado por el Decreto N° 1759/72 T.O. 1991.

24/04/17

Me notifico y retiro copias

Delisa Fingoglio
Apoderada

CUDAP: TRI-ANC:0003313/2017

Organismo: ANAC

A.N.A.C. N 469

Datos de registración
Fecha y hora: 17-Abr-2017 17:35:26
Área: ADNTRAER@anac - Dir.Nac.Transp.Aéreo

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Responsable local	**Desde**
ADNAERAI@anac - Dir.NormasAero.Acuerdos Internaccionales	17-Abr-2017 17:35:26

Título: REF: EXP-ANC:43567/2016. REITERA SOLICITUD DE AUTORIZACION.

Texto

REF: EXP-ANC:43567/2016. REITERA SOLICITUD DE AUTORIZACION.

Fecha de impresión: 17-Abr-2017 17:35:26

CUDAP : TRI-ANC:0003313/2017

A.N.A.C. 470

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
17 ABR 2017
TRI. Nº

REITERA SOLICITUD DE AUTORIZACION.

ATT. ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

CC. MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION

Ref.: EXP-ANC: 0043567/2016.

Pablo Isolani, en mi carácter de apoderado de **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.** con domicilio constituido en Av. Corrientes 345 piso 3 de esta Ciudad, ante Ud. respetuosamente digo:

Que vengo por medio del presente a reiterar la solicitud efectuada en fecha 14 de Marzo del corriente, puesto que habiendo transcurrido ampliamente los plazos legales del Anexo II del Decreto 2186/92, a la fecha no se ha otorgado a esta parte las rutas aéreas solicitadas mediante la Audiencia Pública de fecha 27/12/2016, habiendo incluso esta parte acreditado formalmente la capacidad técnica en los términos del Art. 7 inc. b) del Anexo II del Dto. 2186/92 para cumplir los servicios solicitados.

En atención a lo expuesto vengo por medio del presente siguiendo expresas instrucciones de mi representada, a solicitar a esa Administración tenga a bien proceder con el dictado del acto administrativo que confiera a esta parte los servicios aéreos regulares internos e internacionales en las rutas aéreas requeridas en autos.

Sobre el particular se solicita se tenga en consideración a los efectos de una urgente resolución del pedido efectuado, que esta parte ya se encuentra en condiciones de prestar los servicios requeridos, lo cual ha conllevado una inversión muy significativa sobre la base de la confianza en la seguridad jurídica de la República Argentina, sobre todo considerando la disponibilidad de las aeronaves que ya se hallan en el país sumado a la contratación de personal para la prestación de los servicios.

Desde ya, asimismo reiteramos se conceda a esta parte tratamiento igualitario ante la ley respecto de aquellas empresas peticionantes que habiendo asistido a la misma Audiencia Pública ya cuentan a la fecha con sus servicios autorizados.

En atención a lo expuesto, a la espera que se de curso favorable a lo solicitado, saluda a Ud. muy atentamente,

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CUDAP: TRI-ANC:0003684/2017

Organismo: ANAC

Datos de registración
Fecha y hora: 26-Abr-2017 15:53:54
Área: ADNTRAER@anac - Dir.Nac.Transp.Aéreo

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Responsable local	**Desde**
ADNTRAER@anac - Dir.Nac.Transp.Aéreo	26-Abr-2017 15:53:54

Título: REF: EXP-ANC:43567/2016. ADJUNTA DOCUMENTACIÓN EN RELACIÓN AL LLAMADO DE AUDIENCIA PUBLICA.

Texto

REF: EXP-ANC:43567/2016. ADJUNTA DOCUMENTACIÓN EN RELACIÓN AL LLAMADO DE AUDIENCIA PUBLICA.

Fecha de impresión: 27-Abr-2017 10:52:00

CUDAP : TRI-ANC:0003684/2017

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
472
26 ABR 2017
TRI. Nº 3684/17

SOLICITA.

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL

REF.: Nota D.N.T.A EXP-ANC 0043567/2016.

En mi carácter de apoderada de la empresa AVIAN LINEAS AEREAS S.A., carácter que se acredita con la copia del poder que al presente se adjunta, con domicilio constituido en Av. Corrientes 345 piso 3º de esta Ciudad, me presento y respetuosamente digo:

Que vengo por el presente, por expresas instrucciones de mi mandante, en el marco del expediente de la referencia y a fin de que Avian Lineas Aereas S.A. de cumplimiento con el procedimiento previsto en el Decreto N° 202/2017, a solicitarle a esa Dirección copia íntegra del expediente por el cual tramitó la solicitud de Audiencia Pública para permisos regulares de mi mandante.

Sin otro particular, saluda a Uds muy atte.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

Juan C. Marbella Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

GUGLE

N 018364259

FOLIO 6. PRIMERA COPIA. PROTOCOLO A. PODER GENERAL PARA GESTIONES ADMINISTRATIVAS Y PARA ASUNTOS JUDICIALES: "MACAIR JET S.A." a favor de Matias Ramón ROMERO ZAPIOLA y otros. ESCRITURA NÚMERO CUATRO. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los trece días del mes de enero del año dos mil quince, ante mí, Escribano Autorizante, comparece el señor **Edgardo Próspero POYARD**, argentino, nacido el 01 de noviembre de 1923, con Documento Nacional de Identidad Nº 4.453.338, casado, con domicilio especial en la Avda. del Libertador Nº 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires; persona que identifico a los fines del inciso a) del artículo 1002 del Código Civil, doy fe. **INTERVIENE**: En nombre, representación y en su carácter de Presidente, con uso de la firma social de la sociedad que gira en la Ciudad de Buenos Aires bajo la denominación de "**MACAIR JET S.A.**", con domicilio legal en Av. Del Libertador 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cuya existencia y cargo acredita con los siguientes elementos: **a)** Estatuto Social, otorgado por Escritura número 583, de fecha 18 de octubre de 1993, pasada al folio 1182 y su Reforma otorgada por escritura número 607, de fecha 2 de noviembre de 1993, pasada al folio 1975 ambas ante el Escribano de esta Ciudad, Jorge N. Ledesma, del Registro 189 de su adscripción, inscriptas conjuntamente ante la Inspección General de Justicia con fecha 16 de noviembre de 1993, bajo el número 11396, Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; **b)** Reforma de Estatuto otorgado por escritura número 139 de fecha 10 de mayo de 2006, pasada al folio 604, ante el Escribano de esta Ciudad Antonio J. Cinque, del Registro 1061 de su adscripción, inscripta ante la Inspección General de Justicia con fecha 12 de mayo de 2006, bajo el número 7181, Libro 31, Tomo de Sociedades por Acciones; **c)** Acta de Directorio del 28 de noviembre de 2008, obrante al folio 42 del Libro de Actas de Directorio Nº 2, rubricado ante la Inspección General de Justicia con fecha 1 de junio de 2007, bajo el número 45595-07, por medio de la cual se autoriza el presente

SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.

N 018364259

otorgamiento; **d)** Acta de Asamblea de fecha 28/09/2012, obrante al folio 70 del Libro de Actas de Asambleas Nº 1, rubricado ante la Inspección General de Justicia con fecha 21 de abril de 1994, bajo el número 3794, donde se designa autoridades, y se lo nombra al compareciente en el cargo invocado; y Acta de Directorio de fecha 28/09/2012, obrante al folio 115 del Libro de Actas de Directorio Nº 2, ya relacionado, donde se distribuyen los cargos. Elementos que en original tengo a la vista, de los que surgen facultades suficientes para este acto y cuya vigencia e compareciente asegura.- La documentación relacionada de los puntos a), y b), en copia certificada se hallan agregados al folio 546; el punto c) al folio 1272, todos del protocolo A del año 2008, de este mismo Registro, a los que me remito; y la relacionada en el punto d) en copia obra agregada al folio 478, protocolo A, del corriente. Y en el carácter invocado, y debidamente acreditado **DICE**: Que requiere de mí, el autorizante, **PROTOCOLICE** en sus partes pertinentes el instrumento descripto en el punto c) que antecede, y que es del siguiente tenor: "**ACTA DE DIRECTORIO**: En la Ciudad de Buenos Aires, 28 días de noviembre de 2008, siendo las 10:00 horas, se reúnen en la sede social sita en Carlos María Della Parlera 299, Piso 27, el Directorio de **Macair Jet S.A.** (la "Sociedad") con la presencia del Sr. Carlos Guillermo De Perez y la asistencia de los Señores Directores presentes y un miembro de Comisión Fiscalizadora que firman al pie de la presente acta. Toma la palabra el señor Presidente, quien procede a dar lectura al Orden del Día que se tratará en la presente reunión: "1) Revocación de Poder para gestiones administrativas a los efectos de modificar la nómina de apoderados y facultades"; "2) Otorgamiento de Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales". A continuación, se trata el primer punto del Orden del Día (...) "2°) Otorgamiento de Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales": Toma la palabra nuevamente el Sr. Presidente, quien manifiesta a los presentes respecto a la necesidad de otorgar un Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales a favor de los siguientes

apoderados: **Matias Ramón Romero Zapiola, DNI: 13.138.241; Pablo Clusellas, DNI: 13.211.552; María José Duffau, DNI: 20.042.675; Natalia Eleonora Sluga, DNI 24.913.323; Pablo Sicardi, DNI 13.445.197; Francisco Gonzalo Zabalúa, DNI: 24.206.883; María Graciela Gomez, DNI: 23.400.652; Hernán Leonardo Cancellieri, DNI: 24.592.191; Luis Ernesto Manuel Garin, DNI 24.197.114; Melisa Celeste Siniagaglia, DNI: 32.318.793; Mónica Alejandra Caminos, DNI: 32.027.116; María Mercedes Ribero, DNI: 26.716.211; Patricio Gigy, DNI: 31.049.470; Francisco José Gabriel Lucero Pavón, DNI: 31.117.696; Pablo Horacio Guglielminotti, DNI: 22.717.339; José Aníbal Cabrera, DNI: 28.591.135; Patricia Denevi, DNI: 29.443.199; María Bedouret, DNI: 28.722.911; María Agostina Pensa, DNI: 30.248.758; Roberta Sol Piñeiro, DNI: 31.504.610; María Agustina Londero, DNI: 30.226.000**, para que actuando en forma conjunta, separada, indistinta o alternada cualesquiera de ellos pueda realizar en representación de la Sociedad los actos que se detallan a continuación: **GESTIONES ADMINISTRATIVAS:** Gestionar ante las Autoridades Nacionales, provinciales o municipales y sus dependencias y empresas en general, públicas o privadas tales como, la Secretaría de Transporte, Registro Nacional de Aeronaves, Ministerio de Economía y Producción, Administración Federal de Ingresos Públicos y/o la Secretaría de Industria, Comercio y PyMes, y/o la Comisión Nacional de Comercio Exterior y/o la Subsecretaría de Políticas y Gestión Comercial y/o la Dirección de Competencia Desleal y/o Dirección General de Aduanas y/o Registros de la Propiedad Inmueble, Registro de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, Registro de la Propiedad Intelectual, Inspección General de Justicia o ante cualquier otra dependencia u organismo a nivel Nacional, Provincial o Municipal que ejerza total o parcialmente las funciones ejercidas actualmente por las mismas y/o cualesquiera otras reparticiones públicas y/o privadas, en toda clase de asuntos de su competencia con facultad de celebrar toda clase de acuerdos y suscribir todos los documentos,

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

N 018364260

escritos, escrituras, y demás resguardos que fueren menester o se le exijan de acuerdo con las determinaciones de las leyes, decretos, resoluciones y demás normativa que fuere aplicable con el asunto en cuestión. Asimismo se encuentran autorizados para abonar derechos, impuestos, patentes o multas, hacer cargos y descargos en toda clase de expedientes administrativos e interponer en su caso, los recursos que fueren procedentes y en general hacer uso de las defensas de los intereses de la sociedad en todos los procedimientos y medios permitidos por la ley nacional de procedimientos administrativos y sus reglamentaciones y la legislación similar provincial y municipal. Se otorga asimismo poder para que inicien y prosigan todos los expedientes que sean necesarios, realizar cualquier tipo de presentación y solicitud, tomar vista de los expedientes, notificarse, retirar copias, realizar cualquier tipo de trámite para la tramitación de los expedientes administrativos, entendiéndose las facultades consignadas como simplemente enunciativas y no limitativas.- **ASUNTOS JUDICIALES**: Al efecto se los faculta para que se presenten ante los Juzgados y demás Tribunales superiores e inferiores que correspondan, de cualquier jurisdicción, con escritos, escrituras, testigos, partidas y demás justificativos; inicien y contesten demandas y contrademandas y las desistan; soliciten división, partición y adjudicación de bienes, presten y exijan juramento, fianzas y cauciones; pongan y absuelvan posiciones; asistan a juicios verbales; prorroguen y declinen jurisdicciones; transen, contesten y desistan excepciones; interpongan toda clase de recursos legales; propongan y/o soliciten el nombramiento de peritos, cobren y perciban judicial o extrajudicialmente compensen en remate; exijan y otorguen recibos y cartas de pago en forma; firmen documentos privados o públicos que fueren precisos, pidan la venta de los bienes de los deudores, la quiebra o el concurso civil de los mismos y consientan levantamientos; concurran a juntas de acreedores, de verificaciones de crédito y su graduación; impugnen los que no se consideren legítimos, aprueben o rechacen concordatos, concedan prórrogas, quitas y esperas; soliciten el auxilio de la

fuerza pública; pidan desalojos, lanzamientos, transen y efectúen arreglos judiciales o extrajudiciales; acuerden transacciones conforme a la Ley 24.573; soliciten indemnizaciones por daños y perjuicios, lucro cesante y/o daño moral; concurran a audiencias de conciliación y/o mediación, otorguen poderes, sustituyan el presente en todo o en parte, lo revoquen y vuelvan a reasumirlo y realicen cuantos más actos, gestiones y diligencias sean conducentes al mejor desempeño de este poder. Se deja constancia que los apoderados tendrán facultad de sustituir el presente Poder, en los términos del Art. 1924 del Código Civil. Luego de un breve intercambio de ideas, se decide por unanimidad de directores presentes aprobar el otorgamiento del Poder mencionado y autorizar al Sr. Presidente para que otorgue la respectiva escritura de poder. No habiendo mas asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 11:00 horas. Hay firmas ilegibles". Es copia fiel, con los errores y omisiones existentes en su original, doy fe. De tal modo, **QUEDA PROTOCOLIZADA el acta precedentemente transcripta, doy fe.** En virtud y en cumplimiento de ello, **OTORGA PODER GENERAL PARA GESTIONES ADMINISTRATIVAS Y PARA ASUNTOS JUDICIALES** a favor de **Matias Ramón ROMERO ZAPIOLA,** DNI: 13.138.241; **Pablo CLUSELLAS, DNI:** 13.211.552; **María José DUFFAU,** DNI: 20.042.675; **Natalia Eleonora SLUGA,** DNI 24.913.323; **Pablo SICARDI,** DNI 13.445.197; **Francisco Gonzalo ZABALÚA,** DNI: 24.206.883; **María Graciela GOMEZ,** DNI: 23.400.652; **Hernán Leonardo CANCELLIERI,** DNI: 24.592.191; **Luis Ernesto Manuel GARIN,** DNI 24.197.114; **Melisa Celeste SINIGAGLIA,** DNI: 32.318.793; **Mónica Alejandra CAMINOS,** DNI: 32.027.116; **María Mercedes RIBERO,** DNI: 26.716.211; **Patricio GIGY,** DNI: 31.049.470; **Francisco José Gabriel LUCERO PAVÓN,** DNI: 31.117.696; **Pablo Horacio GUGLIELMINOTTI,** DNI: 22.717.339; **José Aníbal CABRERA,** DNI: 28.591.135; **Patricia DENEVI,** DNI: 29.443.199; **María BEDOURET,** DNI: 28.722.911; **María Agostina PENSA,** DNI:

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

N 018364261

30.248.758; **Roberta Sol PIÑEIRO**, DNI: 31.504.610; **María Agustina LONDERO**, DNI: 30.226.000; para que actuando en la forma prevista en el acta de directorio que antecede, y con las facultades allí mencionadas, puedan ejecutar los actos enumerados con los requisitos propios de la naturaleza de cada uno en particular y en general para practicar cuantos más actos, gestiones y diligencias sean conducentes al mejor desempeño del presente mandato, que se les otorga con amplitud de facultades. **LEO** al compareciente que firma de conformidad, por ante mí, doy fe. **Edgardo Próspero POYARD.** Hay un sello. Ante mí. Juan Carlos Nardelli Mira. **CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mí al folio 6, Protocolo A del Registro Notarial 1525 de esta Ciudad, a mi cargo, doy fe. Para **LA PODERDANTE** expido esta **PRIMERA COPIA** en tres sellos de Actuación Notarial enumerados correlativamente desde el N 18364259 al presente que sello y firmo en el lugar y fecha de su otorgamiento.

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

476

NOTA D.N.A. y A. I. N° 37

REF.: TRI-ANC: 0003684/2017

BUENOS AIRES, 26 de Abril de 2017

VISTO la solicitud formulada por la Dra. Melisa C. SINIGAGLIA, en su carácter de letrada apoderada de la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. mediante TRI-ANC:0003684/2017, en la cual solicita copia íntegra del expediente por el cual se tramitó el pedido de Audiencia Pública para permisos regulares de su mandante, notifíquese que se confiere la copia requerida del EXP-ANC 0043567/2016, a su costa.

DR. HORACIO KNOBEL
Director de Normas Aeronáuticas
y Acuerdos Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

26/04/17
Retiro copias
Melisa Sinigaglia
apoderada

CUDAP: TRI-ANC:0003782/2017

Organismo: ANAC

Datos de registración
Fecha y hora: 28-Abr-2017 16:18:10
Área: ADNTRAER@anac - Dir.Nac.Transp.Aéreo

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Responsable local	**Desde**
ADNAERAI@anac - Dir.NormasAero.Acuerdos Internaccionales	28-Abr-2017 16:18:10

Título: RATIFICA PRESENTACIÓN EFECTUADA. REF: EXP-ANC:43567/2016.

Texto

RATIFICA PRESENTACIÓN EFECTUADA. REF: EXP-ANC:43567/2016.

Fecha de impresión: 28-Abr-2017 16:18:10

CUDAP : TRI-ANC:0003782/2017

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
27 ABR 2017
TRI. Nº 3782/17

478

SE PRESENTA. RATIFICA. DA RESPUESTA.

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL

REF.: NOTA D.N.T.A. EXP-ANC: 0043567/2016.

En nuestro carácter de apoderados de la empresa AVIAN LINEAS AEREAS S.A., carácter que se acredita con la copia del poder que al presente se adjunta, con domicilio constituido en Av. Corrientes 345 piso 3º de esta Ciudad, me presento y respetuosamente digo:

Que vengo a dar respuesta a la Nota de la referencia ratificando en este acto todo lo actuado con relación a la acreditación de uso de la marca AVIANCA en el presente expediente, ratificando en todos sus términos la presentación efectuada en fecha 30 de Marzo de 2017.

Asimismo, en cumplimiento de lo requerido se acompaña la Declaración Jurada de Intereses en los términos del Dto. 202/2017.

Finalmente, manifestamos que con relación al compromiso de AVIAN LINEAS AEREAS S.A. de brindar servicios aéreos en el país, manifestamos que el mismo se mantiene vigente y en todo vigor el plan de negocios oportunamente presentado en la Audiencia Pública llevada a cabo en fecha 27 de Diciembre de 2016, cuya presentación relacionada se adjunta al presente, para su mayor conocimiento.

Sin otro particular, a la espera que se tenga por acreditado el cumplimiento de lo requerido, solicito se proceda sin más trámite a la concesión de las rutas solicitadas en los presentes actuados.

Pablo Isolani

APODERADO

Sergio Mastropietro

APODERADO

FIRMA/S CERTIFICADA/S EN SELLO DE CERTIFICACION DE FIRMA
Nº 1929741
ANEXO
BUENOS AIRES, 27/4/2017

Juan J. Cabrera Mira
ESCRIBANO
MAT 3853

ANEXO I: DECLARACION JURADA DE INTERESES.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 27 días del mes de Abril de 2017, venimos por medio del presente en nuestro carácter de apoderados de AVIAN LINEAS AEREAS S.A. en los términos del Decreto 202/17 a manifestar por este medio la Declaración Jurada de Intereses de la empresa AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

En virtud de lo expuesto, declaramos que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. no se encuentra alcanzada por los supuestos de vinculación previstos en el Art. 1° incisos a) a f) del Dto. 202/17 respecto del Sr. Presidente de la Nación, Vicepresidente, Jefe de Gabinete de Ministros y demás Ministros y autoridades de igual rango en el Poder Ejecutivo Nacional, ni así tampoco respecto de la vinculación referida en el Art. 2 del Decreto. 202/17.

Cabe señalar que la empresa que representamos no tiene tampoco actualmente vinculación societaria ni comercial alguna ni con el Sr. Presidente de la Nación ni con la familia del Sr. Presidente, ni así tampoco con las empresas SOCMA AMERICANA S.A. y/o SIDECO AMERICANA S.A. y/o compañías afiliadas.

Ello por cuanto, con fecha 31 de Agosto de 2016, el Sr. Germán Efromovich emitió a SOCMA AMERICANA S.A. y SIDECO AMERICANA S.A. (Vendedores) una carta oferta irrevocable para la compra de las acciones de las sociedades Macair Jet S.A. y Macair Transporte Aéreo S.A., la que posteriormente resultara aceptada por los vendedores mediante acta notarial labrada por escritura pública n° 164 de fecha 2 de septiembre de 2016.

Con fecha 31 de octubre de 2016 el Sr. Germán Efromovich, y la empresa constituida en Argentina, AVIAN HOLDINGS S.A. (Compradores) emitieron a los Vendedores una nueva carta oferta proponiendo una adenda a los términos de la oferta antes mencionada de fecha 31/08/2016, mediante la cual se propuso la compra del 100% de las acciones de MACAIR JET S.A. (hoy AVIAN LINEAS AEREAS S.A.) y de MACAIR TRANSPORTE AEREO S.A., en un 5% a favor de Germán Efromovich y en un 95% en beneficio de AVIAN HOLDINGS S.A. Esta nueva carta oferta (addenda) resultó aceptada por los Vendedores conforme el mecanismo allí estipulado, es decir: mediante la emisión de las notas que prevé el artículo 215 de la Ley de Sociedades Comerciales para el caso de transmisión de las acciones. En dicha fecha, 31/10/2016 tuvo lugar el perfeccionamiento de la compraventa accionaria.

En síntesis, los propietarios de las acciones de AVIAN LINEAS AEREAS S.A. desde el 31 de octubre de 2016 son: 5% del Sr. Germán Efromovich y 95% de la sociedad AVIAN HOLDINGS S.A., empresa argentina.

Cabe aclarar que habiéndose llevado a cabo una Audiencia Pública, se entiende que se ha dado cumplimiento con lo establecido en el Artículo 4° del Decreto 202/17.

La Audiencia Pública fue celebrada con fecha 27 de Diciembre de 2016, donde se cumplieron todos los pasos establecidos por el Artículo 102 del Código Aeronáutico, el Decreto 2186/92 y la Resolución 485/16 del ministerio de Transporte.

La documentación aportada al expediente de solicitud de Audiencia Pública fue de carácter público no obstante ello se acompaña al presente copia íntegra del expediente.

Al momento de la Audiencia Pública nuestro representante legal expuso los fundamentos de nuestro requerimiento con carácter transparente frente a toda la comunidad presente, entre ellos competidores, gremios y terceros interesados.

Es de público conocimiento que desde el comienzo del proceso de requerimiento de Audiencia Publica todas las empresas fueron tratadas en las mismas condiciones.

Debido a lo anteriormente expuesto, declaramos bajo juramento que nuestra empresa no tiene actualmente ninguna relación con el Sr. Presidente de la Nación. Vicepresidente, Jefe de Gabinete de Ministros y demás Ministros y Autoridades de igual rango en el Poder Ejecutivo Nacional, ni así tampoco respecto de la vinculación referida en el Artículo 2° del Decreto 202/17.

Habiendo participado de un proceso transparente conforme al derecho referenciado es que consideramos que no existen conflictos de intereses y que están dadas todas las condiciones para la adjudicación de los servicios aerocomerciales solicitados.

La concesión de los servicios mencionados impactará positivamente en el mercado argentino, conectado más de veinte (20) ciudades, incorporando seis (6) aeronaves nuevas y generando más de quinientos (500) puestos de trabajo, entre otros beneficios.

PABLO ISOLANI

APODERADO

SERGIO MASTROPIETRO

APODERADO

FIRMA/S CERTIFICADA/S EN
SELLO DE CERTIFICACION DE FIRMA
Nº 1929441
ANEXO
BUENOS AIRES 27/4/2017

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA · NIHIL PRIUS FIDE

ACTA DE CERTIFICACION DE FIRMAS
LEY 404

480

R 001929741

ACTA NÚMERO CIENTO SESENTA Y UNO. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los veintisiete del mes de abril del año dos mil diecisiete, en mi carácter de escribano Titular del Registro 1525 de esta Ciudad, **CERTIFICO**: ***PRIMERO***: Que las firmas que obran en el documento que ligo a la foja de certificación son puestas en mi presencia por las personas cuyos nombres y documentos de identidad se mencionan a continuación: **Pablo Eduardo ISOLANI**, con D.N.I. Nº 14.096.295, **Sergio Daniel MASTROPIETRO**, con D.N.I. Nº 16.112.540; ambos con domicilio en la calle Tucumán Nº 1321, piso 9º de esta Ciudad, identificando al Sr. Isolani en los términos del inciso b) del art. 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, doy fe. ***SEGUNDO***: Que dichas personas manifiestan actuar en nombre, representación y en su carácter de Apoderados de la sociedad **"AVIAN LINEAS AEREAS S.A. continuadora de Macair Jet S.A.**", CUIT 30-66351285 -0, con domicilio en la calle Tucumán Nº 1321, piso 9º, de esta Ciudad, inscripta en la I.G.J. el 16 de noviembre de 1993, bajo el número 11396, Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; acreditando el carácter invocado con Poder de fecha 17 de noviembre de 2016, formalizado por Escritura N° 297, pasada por ante mí al folio 771 del presente Registro Notarial a mi cargo. Elemento que en original tengo a la vista, de donde surgen facultades suficientes para este acto, y cuya vigencia el compareciente asegura, doy fe. ***TERCERO***: Que el requerimiento respectivo queda formalizado simultáneamente, por medio del Acta número Ciento Sesenta y Uno y Sello de Certificación de Firmas número R 1929741. ***CUARTO***: Dejo constancia: que las firmas fueron estampadas en mi presencia en un documento consistente en un documento en idioma extranjero de mi conocimiento titulado **"NOTA D.N.T.A. EXP-ANC: 0043567/2016 y Anexo I: Declaración Juración de Intereses".** Conste.-

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

R 001929741

26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

481

CUDAP: EXP-ANC:0043567/2016

Organismo: ANAC

Datos de registración
Fecha y hora: 18-Nov-2016 14:40:21
Área: ADNTRAER@anac - Dir.Nac.Transp.Aéreo

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Responsable local
ADEMESTA@anac - Dir.Est.Mercado y Estad.

Desde
18-Nov-2016 14:40:21

Título: SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA.

Texto

SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA.

Fecha de impresión: 18-Nov-2016 14:40:22

CUDAP : EXP-ANC:0043567/2016

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

SE PRESENTA. CUMPLIMENTA REQUISITOS DEL ART. 7 DECRETO 2186/92. ACOMPAÑA. SOLICITA LLAMADO A AUDIENCIA PÚBLICA.

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
18 NOV 2016
TRI. Nº

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
Señor Director Nacional de Transporte Aerocomercial
Att. Dr. Hernán A. Gomez
S / D

Ref.: EXPTE. ANC Nº 22636/2015. (Ex EXP-S01: 0181347/2008).

Melisa Sinigaglia, abogada Tº 105 Fº 783 del C.P.A.C.F., en mi carácter de apoderada de **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.**, con domicilio real en Tucumán 1321, piso 9°, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, constituyendo domicilio a los fines de esta presentación en Av. Corrientes 345, 3º Piso, Ciudad de Buenos Aires (Estudio Romero Zapiola, Clusellas & Sluga Tel: 4312-6000), me presento y respetuosamente digo:

I. PERSONERIA.

Que la personería invocada se acredita mediante la copia del Poder General de Administración que se acompaña al presente, el cual es fiel a su original y se encuentra vigente en todos sus términos.

II. OBJETO.

Que, siguiendo expresas instrucciones de mi mandante, en el marco del Art. 102 del Código Aeronáutico de la República Argentina y el Decreto Reglamentario Nº 2186/92, vengo por medio del presente a solicitar formalmente por este medio se otorgue la concesión a la empresa AVIAN LINEAS AEREAS S.A. de servicios aéreos regulares internos e internacionales de pasajeros, carga y correo (transporte combinado) en las rutas que por el presente se detallan, con aeronaves de gran porte por el plazo de quince años previsto en el Art. 103 del Código Aeronáutico.

En línea con ello, a los efectos de dar cumplimiento a los requisitos establecidos en el Anexo II (Transporte Combinado) Art. 7 del Decreto 2186/92, se acompaña al presente la siguiente información:

i) **Documentación Societaria:** Se acompaña:

a) copia certificada por escribano público del Estatuto Social de AVIAN LINEAS AEREAS S.A. con modificaciones inscriptas en la Inspección General de Justicia;

b) copia certificada de última Acta de Distribución y Aceptación de Cargos vigente;

c) copia certificada del D.N.I. Nº 16.112.540 del presidente de AVIAN LINEAS AEREAS S.A., Sr. Sergio Daniel Mastropietro;

d) copia certificada del Registro de Acciones de AVIAN LINEAS AEREAS S.A., del cual surge que 25.000 acciones de la sociedad son de propiedad del Sr. Germán Efromovich, Pasaporte Brasileño Nº D0716070, domiciliado en la calle Flores Jijon E 171-121, Quito, Ecuador (se adjunta copia certificada de pasaporte); y 475.000 acciones son propiedad de la empresa AVIAN HOLDINGS S.A., sociedad constituida en la República Argentina con domicilio en Tucumán 1321, piso 9°, de C.A.B.A. (se acompaña copia certificada de su estatuto social inscripto en IGJ).

ii) **Plan de Rutas / Itinerario (Fecha de inicio de operaciones 15 de Marzo de 2017):** Se acompaña, en tal sentido, como Anexo I al presente, el plan de rutas propuesto consignándose las aeronaves (en vuelo y de back up) con las cuales se pretenden llevar a cabo los servicios en los períodos allí referidos desde los primeros meses de operación, así como las rutas propuestas para cada instancia con sus correspondientes frecuencias y horarios.

Se hace saber por este medio que las rutas allí referidas se solicitan de ida y vuelta con la capacidad de alterar u omitir escalas.

En atención a lo expuesto, aclaramos que el plan de rutas consignado en el Anexo I reemplaza todas las rutas anteriormente solicitadas en el expediente en trato. Se hace saber que el plazo de comienzo de las operaciones podrá ser postergado en caso de imponderables, como ser por ejemplo demoras en el otorgamiento de la resolución administrativa que conceda los servicios aéreos o en el ingreso de las aeronaves al país.

Al respecto se acompaña:

a) Planilla de Start Up;
b) Planilla de Evaluación de Rutas;
c) Planilla de Análisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino;
d) Planilla de Operación Consolidada; y
e) Planilla de Distribución de Costos.

Por su parte, se manifiesta que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. se compromete a mantener el servicio en los términos previstos en las planillas adjuntas, por un plazo de doce (12) meses.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

iii) **Capacidad Técnica - Aeronaves:** Respecto al título que acredite la tenencia/posesión de aeronaves propuestas, manifestamos:

a) Las rutas a ser operadas con aeronaves ATR-72-600 de 72 asientos, serán realizadas con aeronaves NUEVAS que serán adquiridas mediante compraventa financiada con el fabricante del exterior, estimando el ingreso de la primera de las seis (6) aeronaves que importaremos al país a mediados del mes de Diciembre de 2016; y

b) con relación a las rutas a ser operadas con aeronaves Jetstream Aerospace 32 de 19 asientos, se indica que la capacidad técnica se encuentra acreditada puesto que AVIAN LINEAS AEREAS tiene la tenencia de las referidas aeronaves en virtud de contratos de alquiler vigentes.

[Se adjunta Formulario de Capacidad Técnica].

iv) **Capacidad Económica- Financiera**: A los fines de acreditar la capacidad económica de la AVIAN LINEAS AEREAS S.A. para llevar a cabo el Start Up y Plan de Rutas propuesto, se acompaña lo siguiente:

a) Estados Contables de AVIAN LINEAS AEREAS S.A. cerrados al 31 de Diciembre de 2014 Y 2015 debidamente legalizados por Consejo de Ciencias Económicas;

b) Copia Certificada por escribano público del Acta de Directorio y Acta de Asamblea General Extraordinaria de la sociedad AVIAN HOLDINGS S.A. mediante la cual se compromete a realizar un aporte irrevocable en la sociedad AVIAN LINEAS AEREAS S.A., de la cual es accionista mayoritaria;

c) Carta Garantía mediante la cual SYNERGY AEROSPACE CORP, empresa del holding, garantiza a AVIAN HOLDINGS S.A. la existencia de fondos necesarios para hacer frente al aporte irrevocable comprometido, debidamente suscripto por representante legal, notarizado y legalizado;

d) Carta Garantía mediante la cual SYNERGY AEROSPACE CORP, empresa del holding, garantiza a AVIAN LINEAS AEREAS S.A. la existencia de fondos necesarios para hacer frente a los costos fijos de los dos primeros meses de operación en un escenario de no ingresos, debidamente suscripto por representante legal, notarizado y legalizado.

e) Certificado de Manifestación de Bienes de la empresa SYNERGY AEROSPACE CORP, suscripto por contador con firma legalizada, de la cual surge que esta empresa posee los activos necesarios que le permiten extender las garantías solicitadas.

v) **Seguros:** Se acompaña cotización de compañía aseguradora a fin de cubrir los seguros exigidos por el Código Aeronáutico para las aeronaves y la operación de servicios que se propone.

vi) **Base de Operaciones:** La base de operaciones será en el Aeropuerto Jorge Newbery de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires donde AVIAN LINEAS AEREAS S.A. tiene actualmente su operación (se adjunta constancia de Certificado de Explotador de Servicios Aéreos vigente del cual surge la base de operaciones en dicho aeropuerto).

vii) **Tripulación:** Se aclara que la dotación de tripulaciones para cubrir la red de vuelos prevista en las Planillas de Rutas, se compone de 30 Tripulaciones, lo que resultará en 5 Tripulaciones por aeronave (compuestas por un comandante, un copiloto, un comisario de abordo y un TCP).

viii) **Tarifas:** Las tarifas que se cobrarán por los servicios aquí propuestos estarán en todo momento de acuerdo a las resoluciones vigentes de la autoridad aeronáutica aplicables a las rutas en trato.

ix) **Operación bajo marca AVIANCA**: se informa que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. ha obtenido la licencia de uso de los derechos de propiedad intelectual y marca figurativa / logo "AVIANCA" en virtud del contrato suscripto con la empresa AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A., motivo por el cual dicha marca será referida por AVIAN LINEAS AEREAS S.A. en la comercialización, operación y pintado de sus aeronaves.

III. FUNDAMENTOS DE LA SOLICITUD. PROYECTO "AVIANCA ARGENTINA".

Que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. sociedad constituida en la República Argentina, bajo la marca y los estándares de más alta calidad y tecnológica de la reconocida línea aérea lationamericana "AVIANCA", ha decidido invertir en la República Argentina con el objeto de constituir una **línea aérea regular regional** enfocada a la prestación de estos servicios en rutas desiertas o no lo suficientemente abastecidas, todo ello con el fin de brindar al usuario una mayor, mejor y más accesible oferta de conexión con destinos turísticos, de negocios y culturales.

Cabe señalar que nuestra estructura ha sido especialmente diseñada en miras a la operación regional que pretendemos llevar a cabo en el país (a fin de ser abastecedores y conectores en distancias de corto y mediano alcance), ello se observa en el hecho de que las aeronaves ATR 72-600 con las cuales proponemos prestar el servicio serán adquiridas NUEVAS y especialmente diseñadas para 72 asientos que es la capacidad adecuada para la demanda actual de servicios en las rutas especialmente solicitadas.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

No debe soslayarse el hecho de que seremos la primera línea aérea que propone comenzar operaciones en el país con **seis (6) aeronaves NUEVAS** y adquiridas mediante compraventa financiada, lo cual demuestra una real apuesta e inversión en el proyecto.

Nuestro desembarco en el país implicará la contratación, de comienzo, de aproximadamente **500 empleados** especialmente capacitados para la operación que proponemos llevar a cabo, que comprenden desde tripulantes, despachantes de aeronaves, técnicos/ingenieros aeronáuticos hasta personal administrativo en mostradores en aeropuerto y administración interna.

Se informa que el Plan de Rutas propuesto ha sido particularmente estructurado en miras a las **necesidades de los usuarios,** teniendo en cuenta el potencial de crecimiento en virtud a la comparación de la cantidad de prestadores existentes en *décadas pasadas donde por ejemplo la ruta BS. AS. – ROSARIO contaba con 9 frecuencias diarias, mientras que a la fecha sólo cuenta con 2 frecuencias diarias prestada por una* única empresa, lo cual implica una reducción de 84% en la capacidad de asientos ofrecidos.

También sobre la base de información obtenida por el propio Banco Mundial y consultoras aeronáuticas internacionalmente reconocidas, hemos comparado rutas de distancia similar a las aquí propuestas para Argentina respecto de otras en países de Latinoamérica, con resultados que demuestran que **Argentina se encuentra entre los países con menos oferta de frecuencias aéreas de cabotaje**. Por ejemplo citamos el caso de Colombia donde la ruta Bogotá – Medellín (con una distancia de 215 km) presenta 77 vuelos diarios operados por 5 empresas, o bien en Brasil, la ruta San Pablo – Curitiba (359 km de distancia) cuenta con 41 vuelos diarios operados por 4 empresas, mientras que en Argentina la ruta Bs. As. – Santa Fe es operada en 2 vuelos diarios solamente por una empresa.

Es decir, los análisis que arrojan estudios de fuentes internacionales demuestran que Argentina se encuentra en los últimos puestos de oferta de vuelos de cabotaje, lo cual no se condice con las condiciones que debieran darse atento la extensión geográfica de Argentina (3.7 M. km2) y su cantidad de población (43.5 millones)[1], todo lo cual lleva a concluir que esta oferta de nuevos servicios para los usuarios es lo que pretende AVIAN LINEAS AEREAS S.A. cubrir en esta instancia con la operación que propone se le conceda.

Como dijimos, nuestra operación está enfocada a **rutas sin operaciones**, como ser destinos desde Bs. As. a Concordia, Tandil, Paso de los Libres, y otras rutas tales como Bs. As – Rosario / Paraná, Río Cuarto, Puerto Madryn entre otras, donde se vislumbra un verdadero potencial de tráfico y sin embargo **no se encuentran debidamente abastecidas**

[1] Datos Nacionales - Proyección - Fuente INDEC

por las únicas prestatarias del servicio. Lo cierto es que entendemos la oferta de vuelos actual con aeronaves que en vuelos de cabotaje cuya capacidad tiene 96 asientos no permiten satisfacer en forma adecuada y eficiente la demanda a la cual nuestra empresa está enfocada. Es decir, el objetivo de AVIAN es que la oferta de capacidad guarde relación con la demanda a fin de que las prestaciones sean efectuadas a un coeficiente de ocupación económicamente viable.

En base a lo expuesto, solicitamos se permita a AVIAN LINEAS AEREAS S.A. ingresar como nuevo explotador aéreo en un todo de acuerdo a la sana competencia para la integración de las zonas - que conforme referimos por medio del presente - donde las necesidades públicas de transporte aéreo no se encuentran satisfechas, todo ello con el objeto de que exista una nueva alternativa de transporte aerocomercial eficiente, continuo y regular, que se compromete a prestar AVIAN, siempre al servicio del desarrollo nacional y el público usuario intercomunicando adecuadamente las distintas regiones de la República Argentina.

IV. SOLICITA LLAMADO A AUDIENCIA PÚBLICA.

En virtud de la información acompañada por este medio solicitamos a esa Dirección se tengan por acreditados los requisitos establecidos en la normativa y **se proceda en consecuencia al llamado a Audiencia Pública con la mayor celeridad posible**, en los términos del Art. 13 del Dto. 2186/92, de modo tal que le se conceda a AVIAN LINEAS AEREAS S.A. los servicios aéreos regulares peticionados en los presentes actuados.

Sin más y a la espera de que se de curso favorable a lo solicitado, saludamos a Ud. muy atentamente.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANEXO I –

PODER GENERAL DE ADMINISTRACION

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL · REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

N 018364259

483

FOLIO 6. PRIMERA COPIA. PROTOCOLO A. PODER GENERAL PARA GESTIONES ADMINISTRATIVAS Y PARA ASUNTOS JUDICIALES: "MACAIR JET S.A." a favor de Matias Ramón ROMERO ZAPIOLA y otros. ESCRITURA NÚMERO CUATRO. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los trece días del mes de enero del año dos mil quince, ante mí, Escribano Autorizante, comparece el señor **Edgardo Próspero POYARD**, argentino, nacido el 01 de noviembre de 1923, con Documento Nacional de Identidad Nº 4.453.338, casado, con domicilio especial en la Avda. del Libertador Nº 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires; persona que identifico a los fines del inciso a) del artículo 1002 del Código Civil, doy fe. **INTERVIENE**: En nombre, representación y en su carácter de Presidente, con uso de la firma social de la sociedad que gira en la Ciudad de Buenos Aires bajo la denominación de **"MACAIR JET S.A."**, con domicilio legal en Av. Del Libertador 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cuya existencia y cargo acredita con los siguientes elementos: **a)** Estatuto Social, otorgado por Escritura número 583, de fecha 18 de octubre de 1993, pasada al folio 1182 y su Reforma otorgada por escritura número 607, de fecha 2 de noviembre de 1993, pasada al folio 1975 ambas ante el Escribano de esta Ciudad, Jorge N. Ledesma, del Registro 189 de su adscripción, inscriptas conjuntamente ante la Inspección General de Justicia con fecha 16 de noviembre de 1993, bajo el número 11396, Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; **b)** Reforma de Estatuto otorgado por escritura número 139 de fecha 10 de mayo de 2006, pasada al folio 604, ante el Escribano de esta Ciudad Antonio J. Cinque, del Registro 1061 de su adscripción, inscripta ante la Inspección General de Justicia con fecha 12 de mayo de 2006, bajo el número 7181, Libro 31, Tomo de Sociedades por Acciones; **c)** Acta de Directorio del 28 de noviembre de 2008, obrante al folio 42 del Libro de Actas de Directorio Nº 2, rubricado ante la Inspección General de Justicia con fecha 1 de junio de 2007, bajo el número 45595-07, por medio de la cual se autoriza el presente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T 105 F° 783
C.P.A.C.F.

N 018364259

otorgamiento; **d)** Acta de Asamblea de fecha 28/09/2012, obrante al folio 70 del Libro de Actas de Asambleas N° 1, rubricado ante la Inspección General de Justicia con fecha 21 de abril de 1994, bajo el número 3794, donde se designa autoridades, y se lo nombra al compareciente en el cargo invocado; **y** Acta de Directorio de fecha 28/09/2012, obrante al folio 115 del Libro de Actas de Directorio N° 2, ya relacionado, donde se distribuyen los cargos. Elementos que en original tengo a la vista, de los que surgen facultades suficientes para este acto y cuya vigencia e compareciente asegura.- La documentación relacionada de los puntos a), y b), en copia certificada se hallan agregados al folio 546; el punto c) al folio 1272, todos del protocolo A del año 2008, de este mismo Registro, a los que me remito; y la relacionada en el punto d) en copia obra agregada al folio 478, protocolo A, del corriente. Y en el carácter invocado, y debidamente acreditado **DICE**: Que requiere de mí, el autorizante, **PROTOCOLICE** en sus partes pertinentes el instrumento descripto en el punto c) que antecede, y que es del siguiente tenor: "**ACTA DE DIRECTORIO**: En la Ciudad de Buenos Aires, 28 días de noviembre de 2008, siendo las 10:00 horas, se reúnen en la sede social sita en Carlos María Della Parlera 299, Piso 27, el Directorio de **Macair Jet S.A.** (la "Sociedad") con la presencia del Sr. Carlos Guillermo De Perez y la asistencia de los Señores Directores presentes y un miembro de Comisión Fiscalizadora que firman al pie de la presente acta. Toma la palabra el señor Presidente, quien procede a dar lectura al Orden del Día que se tratará en la presente reunión: "1) Revocación de Poder para gestiones administrativas a los efectos de modificar la nómina de apoderados y facultades"; "2) Otorgamiento de Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales". A continuación, se trata el primer punto del Orden del Día (...) "2°) Otorgamiento de Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales": Toma la palabra nuevamente el Sr. Presidente, quien manifiesta a los presentes respecto a la necesidad de otorgar un Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales a favor de los siguientes

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL

LEY 404

Juan C. Pardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3850

N 018364260

486

apoderados: **Matias Ramón Romero Zapiola, DNI: 13.138.241; Pablo Clusellas, DNI: 13.211.552; María José Duffau, DNI: 20.042.675; Natalia Eleonora Sluga, DNI 24.913.323; Pablo Sicardi, DNI 13.445.197; Francisco Gonzalo Zabalúa, DNI: 24.206.883; María Graciela Gomez, DNI: 23.400.652; Hernán Leonardo Cancellieri, DNI: 24.592.191; Luis Ernesto Manuel Garin, DNI 24.197.114; Melisa Celeste Siniga-glia, DNI: 32.318.793; Mónica Alejandra Caminos, DNI: 32.027.116; María Mercedes Ribero, DNI: 26.716.211; Patricio Gigy, DNI: 31.049.470; Francisco José Gabriel Lu-cero Pavón, DNI: 31.117.696; Pablo Horacio Guglielminotti, DNI: 22.717.339; José Aníbal Cabrera, DNI: 28.591.135; Patricia Denevi, DNI: 29.443.199; María Bedouret, DNI: 28.722.911; María Agostina Pensa, DNI: 30.248.758; Roberta Sol Piñeiro, DNI: 31.504.610; María Agustina Londero, DNI: 30.226.000**, para que actuando en forma conjunta, separada, indistinta o alternada cualesquiera de ellos pueda realizar en represen-tación de la Sociedad los actos que se detallan a continuación: **GESTIONES ADMINIS-TRATIVAS:** Gestionar ante las Autoridades Nacionales, provinciales o municipales y sus dependencias y empresas en general, públicas o privadas tales como, la Secretaría de Transporte, Registro Nacional de Aeronaves, Ministerio de Economía y Producción, Ad-ministración Federal de Ingresos Públicos y/o la Secretaría de Industria, Comercio y Py-Mes, y/o la Comisión Nacional de Comercio Exterior y/o la Subsecretaría de Políticas y Gestión Comercial y/o la Dirección de Competencia Desleal y/o Dirección General de Aduanas y/o Registros de la Propiedad Inmueble, Registro de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, Registro de la Propiedad Intelectual, Inspección General de Jus-ticia o ante cualquier otra dependencia u organismo a nivel Nacional, Provincial o Munici-pal que ejerza total o parcialmente las funciones ejercidas actualmente por las mismas y/o cualesquiera otras reparticiones públicas y/o privadas, en toda clase de asuntos de su com-petencia con facultad de celebrar toda clase de acuerdos y suscribir todos los documentos,

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO
AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO
MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 785
C.P.A.C.F.

N 018364260

escritos, escrituras, y demás resguardos que fueren menester o se le exijan de acuerdo con las determinaciones de las leyes, decretos, resoluciones y demás normativa que fuere aplicable con el asunto en cuestión. Asimismo se encuentran autorizados para abonar derechos, impuestos, patentes o multas, hacer cargos y descargos en toda clase de expedientes administrativos e interponer en su caso, los recursos que fueren procedentes y en general hacer uso de las defensas de los intereses de la sociedad en todos los procedimientos y medios permitidos por la ley nacional de procedimientos administrativos y sus reglamentaciones y la legislación similar provincial y municipal. Se otorga asimismo poder para que inicien y prosigan todos los expedientes que sean necesarios, realizar cualquier tipo de presentación y solicitud, tomar vista de los expedientes, notificarse, retirar copias, realizar cualquier tipo de trámite para la tramitación de los expedientes administrativos, entendiéndose las facultades consignadas como simplemente enunciativas y no limitativas.- **ASUNTOS JUDICIALES**: Al efecto se los faculta para que se presenten ante los Juzgados y demás Tribunales superiores e inferiores que correspondan, de cualquier jurisdicción, con escritos, escrituras, testigos, partidas y demás justificativos; inicien y contesten demandas y contrademandas y las desistan; soliciten división, partición y adjudicación de bienes, presten y exijan juramento, fianzas y cauciones; pongan y absuelvan posiciones; asistan a juicios verbales; prorroguen y declinen jurisdicciones; transen, contesten y desistan excepciones; interpongan toda clase de recursos legales; propongan y/o soliciten el nombramiento de peritos, cobren y perciban judicial o extrajudicialmente compensen en remate; exijan y otorguen recibos y cartas de pago en forma; firmen documentos privados o públicos que fueren precisos, pidan la venta de los bienes de los deudores, la quiebra o el concurso civil de los mismos y consientan levantamientos; concurran a juntas de acreedores, de verificaciones de crédito y su graduación; impugnen los que no se consideren legítimos, aprueben o rechacen concordatos, concedan prórrogas, quitas y esperas; soliciten el auxilio de la

fuerza pública; pidan desalojos, lanzamientos, transen y efectúen arreglos judiciales o extrajudiciales; acuerden transacciones conforme a la Ley 24.573; soliciten indemnizaciones por daños y perjuicios, lucro cesante y/o daño moral; concurran a audiencias de conciliación y/o mediación, otorguen poderes, sustituyan el presente en todo o en parte, lo revoquen y vuelvan a reasumirlo y realicen cuantos más actos, gestiones y diligencias sean conducentes al mejor desempeño de este poder. Se deja constancia que los apoderados tendrán facultad de sustituir el presente Poder, en los términos del Art. 1924 del Código Civil. Luego de un breve intercambio de ideas, se decide por unanimidad de directores presentes aprobar el otorgamiento del Poder mencionado y autorizar al Sr. Presidente para que otorgue la respectiva escritura de poder. No habiendo mas asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 11:00 horas. Hay firmas ilegibles". Es copia fiel, con los errores y omisiones existentes en su original, doy fe. De tal modo, **QUEDA PROTOCOLIZADA el acta precedentemente transcripta, doy fe.** En virtud y en cumplimiento de ello, **OTORGA PODER GENERAL PARA GESTIONES ADMINISTRATIVAS Y PARA ASUNTOS JUDICIALES** a favor de **Matias Ramón ROMERO ZAPIOLA,** DNI: 13.138.241; **Pablo CLUSELLAS, DNI:** 13.211.552; **María José DUFFAU,** DNI: 20.042.675; **Natalia Eleonora SLUGA,** DNI 24.913.323; **Pablo SICARDI,** DNI 13.445.197; **Francisco Gonzalo ZABALÚA,** DNI: 24.206.883; **María Graciela GOMEZ,** DNI: 23.400.652; **Hernán Leonardo CANCELLIERI,** DNI: 24.592.191; **Luis Ernesto Manuel GARIN,** DNI 24.197.114; **Melisa Celeste SINIGAGLIA,** DNI: 32.318.793; **Mónica Alejandra CAMINOS**, DNI: 32.027.116; **María Mercedes RIBERO**, DNI: 26.716.211; **Patricio GIGY**, DNI: 31.049.470; **Francisco José Gabriel LUCERO PAVÓN,** DNI: 31.117.696; **Pablo Horacio GUGLIELMINOTTI,** DNI: 22.717.339; **José Aníbal CABRERA**, DNI: 28.591.135; **Patricia DENEVI**, DNI: 29.443.199; **María BEDOURET**, DNI: 28.722.911; **María Agostina PENSA**, DNI:

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO
MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

N 018364261

30.248.758; **Roberta Sol PIÑEIRO**, DNI: 31.504.610; **María Agustina LONDERO**, DNI: 30.226.000; para que actuando en la forma prevista en el acta de directorio que antecede, y con las facultades allí mencionadas, puedan ejecutar los actos enumerados con los requisitos propios de la naturaleza de cada uno en particular y en general para practicar cuantos más actos, gestiones y diligencias sean conducentes al mejor desempeño del presente mandato, que se les otorga con amplitud de facultades. **LEO** al compareciente que firma de conformidad, por ante mí, doy fe. **Edgardo Próspero POYARD.** Hay un sello. Ante mí. Juan Carlos Nardelli Mira. **CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mí al folio 6, Protocolo A del Registro Notarial 1525 de esta Ciudad, a mi cargo, doy fe. Para **LA PODERDANTE** expido esta **PRIMERA COPIA** en tres sellos de Actuación Notarial enumerados correlativamente desde el N 18364259 al presente que sello y firmo en el lugar y fecha de su otorgamiento.

Juan C. Nardelli Mira

ANEXO II-

DOCUMENTACION SOCIETARIA DE AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

MELISA D. SINTAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

Nº 019336206

FOLIO 727, PRIMERA COPIA. PROTOCOLO A. REORDENAMIENTO ESTATUTARIO de "MACAIR JET S.A.". ESCRITURA NÚMERO DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los diez días del mes de noviembre del año dos mil quince, ante mí, Escribano autorizante, comparece **Edgardo Próspero POYARD**, argentino, nacido el 01 de noviembre de 1923, con Documento Nacional de Identidad Nº 4.453.338, casado, con domicilio especial en la Avda. del Libertador Nº 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires; a quien identifico en los términos del inc. b) del art. 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, doy fe. **INTERVIENE**: En nombre, representación y en su carácter de Presidente, de **"MACAIR JET S.A."**, CUIT 30-66351285-0, con domicilio en la Avenida del Libertador Nº 498, Piso 18, de esta Ciudad; acreditando la existencia de la misma y el cargo invocado con: **a)** Estatuto Social otorgado por Escritura número 583, de fecha 18 de octubre de 1993, pasada al folio 1882 y su Reforma otorgada por escritura número 607, de fecha 2 de noviembre de 1993, pasada al folio 1975 ambas ante el Escribano de esta Ciudad, Jorge N. Ledesma, del Registro 189 de su adscripción, inscriptas conjuntamente ante la Inspección General de Justicia con fecha 16 de noviembre de 1993, bajo el número 11396, Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; **b)** Reforma de Estatuto otorgado por escritura número 139 de fecha 10 de mayo de 2006, pasada al folio 604, ante el Escribano de esta Ciudad Antonio J. Cinque, del Registro 1061 de su adscripción, inscripta ante la Inspección General de Justicia con fecha 12 de mayo de 2006, bajo el número 7181, Libro 31, Tomo de Sociedades por Acciones; **c)** Escritura Nº 197 del 04 de junio de 2005, otorgada por ante mí al folio 546, Protocolo A, del Registro Notarial Nº 1525 a mi cargo, por medio de la cual se aumentó el capital social y se reformó el estatuto, la que se inscribió en la Inspección General de Justicia el 23 de septiembre de 2008 bajo el número 19215 del libro 41, tomo – de Sociedades por Acciones, a la que me remito; **d)** Acta de Directorio del 23 de febrero de 2009, obrante al folio 52 del Libro de Actas de Directorio Nº 2, ru-

N 019336206

bricado por la Inspección General de Justicia el 01 de junio de 2007 bajo el número 45595-07, por medio de la cual se modificó la sede social; la que se inscribió en la I.G.J. el 18 de mayo de 2009 bajo el número 8267, libro 44, tomo – de Sociedades por Acciones; **e)** Acta de Asamblea Ordinaria y Extraordinaria del 18 de febrero de 2015, obrante a fojas 79 del Libro de Actas de Asamblea N° 1, rubricado por la I.G.J. el 21 de abril de 1994 bajo el N° C 3794, por medio de la cual se designaron autoridades, y Acta de Directorio del 18 de febrero de 2015, obrante al folio 163 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, de distribución de cargos; las que se inscribieron conjuntamente ante el mencionado organismo el 07 de octubre de 2015 bajo el número 18875 del libro 76, tomo – de Sociedades por Acciones; y **f)** Acta de Directorio del 06 de noviembre de 2015, obrante a fojas 166 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, por medio la cual se autorizó el presente otorgamiento. Elementos que en original he tenido a la vista, de los que surgen facultades suficientes para este acto y cuya vigencia el compareciente asegura. La documentación relacionada en los puntos a) y b), en copia certificada se hallan agregados al folio 546 ambos del protocolo A del año 2008; y los mencionados en los puntos d) e) y f) en copia certificada agrego a la presente; de donde surgen facultades suficientes para el presente otorgamiento y cuya vigencia el compareciente asegura. Yen el carácter invocado y acreditado, **EXPONE**: Que con el propósito de reunir en un solo instrumento el articulado actualmente vigente de la Sociedad **"MACAIR JET S.A."**, incluyendo las reformas de estatuto que se han realizado a lo largo de la existencia de la misma y que fueran oportunamente aprobadas por la autoridad de contralor, es que por Acta de Directorio de fecha 06 de noviembre de 2015, obrante a fojas 166 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, se ha resuelto otorgar el **REORDENAMIENTO DE ESTATUTO**, el cual queda redactado de la siguiente manera: "**ARTÍCULO PRIMERO**: Bajo la denominación de "**MACAIR JET S.A.**" funciona una sociedad anónima que se rige por los presentes estatutos y disposiciones legales y reglamentarias que le son aplicables. Tiene su

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

COLEGIO DE ESCRIBANOS
ACTUACION NOTARIAL
LEY 404
Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3868
N 019336207

domicilio legal en la Ciudad de Buenos Aires, sin perjuicio de lo cual el Directorio podrá instalar agencias, sucursales, establecimientos o cualquier especie de representación dentro o fuera del país. **ARTICULO SEGUNDO**: El plazo de duración de la sociedad es de noventa y nueve años a contar desde su inscripción en el Registro Público de Comercio, es decir, el 16 de noviembre de 1993. Dicho plazo podrá ser prorrogado por la Asamblea General de Accionistas. **ARTÍCULO TERCERO**: La sociedad tiene por objeto dedicarse, a la actividad aereocomercial incluyendo la explotación del transporte aéreo nacional e internacional, regular y no regular de pasajeros, correo y carga y el trabajo aéreo en todas sus formas; la compraventa, leasing, alquiler o financiación de aeronaves, la locación de servicios u obra para la reparación y el mantenimiento de aeronaves; la formación y explotación de talleres y/o escuelas de vuelo de todo tipo: la representación, comisión o mandato de empresas fabricantes o vendedoras de aeronaves del país o del exterior; la fabricación, importación o exportación de aeronaves y/o partes por sí o por cuenta de terceros o asociada a terceros. Para el cumplimiento de su objeto, la Sociedad tendrá plena capacidad jurídica para realizar todo tipo de actos, contratos y/u operaciones que se relacionen directa o indirectamente con aquél. **ARTÍCULO CUARTO: CAPITAL SOCIAL**: El capital social es de $ 500.000 (PESOS QUINIENTOS MIL) representando por 500.000 acciones ordinarias nominativas, de valor nominal un peso cada una, con derecho a un voto por acción. El capital puede aumentarse al quíntuplo por asamblea ordinaria, mediante la emisión de acciones nominativas, pudiendo delegar en el Directorio la época de emisión, forma y modo de pago y dando estricto cumplimiento a las normas del Código Aeronáutico, Ley 17.285, y/o sus disposiciones reglamentarias. Las acciones nominativas que se emitan se sujetarán a lo prescripto en el inciso 4 del artículo 99 del Código Aeronáutico, ley 17.285. La mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de los votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República Argentina. Cualquiera fuese la causa legal que originara una transferencia en la titu-

N 019336207

laridad de las acciones, ya sea venta, fallecimiento, retiro, incapacidad, ausencia, etc., se podrá exigir la condición de nacionalidad argentina y domicilio en territorio de la República al cesionario, como así también al que por cualquier título la recibiera legalmente, a los efectos del estricto cumplimiento de las exigencias previstas en el artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. La transferencia de las acciones sólo podrá efectuarse con autorización del Directorio de conformidad con el inciso 4 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285, el cual comunicará a la autoridad aeronáutica, dentro de los ocho días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada. **ARTÍCULO QUINTO**: La dirección y administración de la sociedad estará a cargo de un directorio integrado por tres directores titulares, pudiendo la asamblea elegir igual o menor número de directores suplentes, los que se incorporarán al directorio por el orden de su designación. El término de su mandato es de un ejercicio. La asamblea fijará el número de directores así como su remuneración. El directorio sesionara con la mayoría absoluta de sus integrantes, y resuelve por mayoría de los presentes; en caso de empate, el Presidente desempatará votando nuevamente. En su primera reunión designará un Presidente y un Vicepresidente que suplirá al primero en su ausencia o impedimento. La garantía de los directores titulares a que se refiere el artículo 256, párrafo segundo, de la Ley 19.550, cuyo monto no podrá ser inferior a la suma de PESOS DIEZ MIL ($10.000.-) o su equivalente, por cada uno, deberá consistir en bonos, títulos Públicos o sumas de moneda nacional o extranjera depositados en entidades financieras o cajas de valores, a la orden de la Sociedad; o en fianzas o avales bancarios o seguros de caución o de responsabilidad civil a favor de la misma, o cualquier otra modalidad que dispusieran los organismos de control. El control y dirección de la sociedad debe estar en manos de personas con domicilio real en la República Argentina. Asimismo el Presidente del Directorio, los Gerentes y por lo menos dos tercios de los Directores deberán ser argentinos con domicilio real en la República Argentina. Lo enunciado precedentemente se aplicará incluso en caso de fallecimiento, ausencia o retiro por cual-

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

COLEGIO DE ESCRIBANOS
ACTUACION NOTARIAL
LEY 404
Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858
N 019336208

quier causa de los integrantes de la administración de la Sociedad, conforme a lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. El directorio tiene amplias facultades de administración y disposición, incluso las que requieren poderes especiales a tenor del artículo 1881 del Código Civil y del artículo 9° del Decreto Ley 5965/63. Podrá especialmente operar en el país o en el exterior con toda clase de Bancos, Compañías financieras o entidades crediticias oficiales o privadas; dar y revocar poderes especiales y generales, judicial, de administración u otros, con o sin facultad de sustituir; iniciar, proseguir, contestar o desistir denuncias o querellas penales y realizar todo otro hecho o acto jurídico que haga adquirir derechos o contraer obligaciones a la sociedad. La representación legal de la sociedad corresponde al Presidente del directorio o al Vicepresidente en su caso. **ARTÍCULO SEXTO**: La fiscalización de la sociedad estará a cargo de un Síndico Titular anualmente elegido por la Asamblea de Accionistas, la que asimismo elegirá un Síndico Suplente. **ARTÍCULO SÉPTIMO**: Las asambleas pueden ser citadas simultáneamente en primera y segunda convocatoria en la forma establecida por el artículo 237 de la Ley 19.550, sin perjuicio de lo allí dispuesto para el caso de asamblea unánime, en cuyo caso se celebrará en segunda convocatoria el mismo día una hora después de fracasada la primera. En caso de convocatoria sucesiva se estará a lo dispuesto en el artículo 237 antes citado. El quórum y el régimen de mayorías se rigen por los artículos 243 y 1244 de la Ley 19.550, según las clases de asambleas, convocatoria y materia de que se traten. La asamblea extraordinaria en segunda convocatoria se celebrará cualquiera sea el número de acciones presentes con derecho a voto. **ARTÍCULO OCTAVO:** El ejercicio social cierra el día 31 de diciembre de cada año. Al cierre de cada ejercicio se confeccionarán los estados contables de acuerdo a las disposiciones legales reglamentarias y técnicas en vigencia. La Asamblea puede modificar la fecha de cierre del ejercicio, inscribiendo la resolución pertinente en el Registro Público de Comercio y comunicando a la Autoridad de Control adecuándose a las normas específicas del Código Aeronáutico, Ley 17.285, y/o a las que rigieran en la

N 019336208

materia. Toda la documentación contable deberá conformarse a las disposiciones generales, legales y reglamentarias en vigencia, ajustándose también a la que prescribe la reglamentación a la que se refiere en artículo 101 del Código Aeronáutico, Ley 17.285 en cuanto a requisitos contables, duración de los ejercicios financieros y forma de presentación. Se llevará además de los exigidos por las leyes vigentes, los libros y registros auxiliares que determine la Autoridad Aeronáutica. Las ganancias realizadas y líquidas se destinarán: 1) el cinco por ciento (5%) hasta alcanzar el veinte por ciento (20%) del capital social al fondo de reserva legal; 2) a remuneración del Directorio y la Sindicatura. 3) El saldo tendrá el destino que decida la asamblea. **ARTÍCULO NOVENO**: Producida la disolución de la sociedad, su liquidación estará a cargo del directorio actuante en ese momento o de una comisión liquidadora que podrá designar la asamblea, procediéndose en ambos casos bajo la vigilancia del Síndico. Cancelado el pasivo y reembolsado el capital, el remanente se distribuirá entre los accionistas a prorrata de sus respectivas integraciones". Y continúa diciendo el compareciente, que la sociedad **"MACAIR JET S.A."**, tiene: **a)** su **SEDE SOCIAL** en la Avenida del Libertador N° 498, Piso 18, de esta Ciudad, conforme surge del Acta de Directorio del 23 de febrero de 2009, obrante al folio 52 del Libro de Actas de Directorio N° 2, ya relacionado, la que se inscribió en la I.G.J. el 18 de mayo de 2009 bajo el número 8267, libro 44, tomo – de Sociedades por Acciones; **b)** que **EL DIRECTORIO** se encuentra integrado por: Presidente: Edgardo Próspero POYARD, Vicepresidente: Carlos Benjamín COLUNGA y Director Titular: Ezequiel VIEJOBUENO, todos designados por Acta de Asamblea Ordinaria y Extraordinaria del 18 de febrero de 2015, obrante a fojas 79 del Libro de Actas de Asamblea N° 1, con los datos ya relacionados y Acta de Directorio del 18 de febrero de 2015, obrante al folio 163 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, de distribución de cargos; las que se inscribieron conjuntamente ante el mencionado organismo el 07 de octubre de 2015 bajo el número 18875 del libro 76, tomo – de Sociedades por Acciones; y **c)** **OTORGA PODER ESPECIAL** a favor del Escri-

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

4/5

COLEGIO DE ESCRIBANOS

ACTUACION NOTARIAL

LEY 404

Juan C. Narocki Mira

ESCRIBANO

MAT 3858

N 019336209

bano **Juan Carlos NARDELLO MIRA,** Matricula 3858 y/o **Maria Paula CORALLO**, con D.N.I. 32.919.960, y/o **Maite NARDELLI MIRA**, con D.N.I. 37.608.393, y/o **Franco Javier BRICCHI**, con DNI Nº 36.396.806; para que actuando en forma conjunta, separada, alternada o indistintamente cualesquiera de ellos, puedan intervenir en los trámites inherentes a la conformidad administrativa, aceptar o proponer modificaciones a la presente para realizar la inscripción en la Inspección General de Justicia; firmar todo documento público o privado, inclusive escrituras complementarias, ampliatorias, modificatorias, y/o rectificatorias. **LEO** a la requirente que firma de conformidad por ante mí, doy fe. **Edgardo Próspero POYARD.** Hay un sello. Ante mí. **Juan Carlos Nardelli Mira. CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mi al folio 727, Protocolo A del Registro Notarial 1525 de esta Ciudad, a mi cargo, doy fe. Para **LA SOCIEDAD** expido esta **PRIMERA COPIA** en cuatro sellos de Actuación Notarial enumerados correlativamente desde el N 19336206 al presente que sello y firmo en el lugar y fecha de su otorgamiento.

5/5

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Inspección General de Justicia

2015 - Año del Bicentenario Del Congreso de los Pueblos Libres

Hoja: 1

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3859

Número Correlativo I.G.J.: 1581156 **CUIT:**

SOC. ANONIMA

Razón Social :
MACAIR JET

(antes):

Número de Trámite: 7483183

C.Trám. Descripción
00595 TEXTO ORDENADO

Escritura/s 275

y/o instrumentos privados:

Inscripto en este Registro bajo el numero: 23218
del libro: 77 , tomo: -
de: SOCIEDADES POR ACCIONES

C.C.: 1

Buenos Aires, 10 de Diciembre de 2015

DIEGO EDUARDO OJEDA
COORDINADOR
DEPARTAMENTO REGISTRAL
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

0697043

IGJ

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO SOLANI
APODERADO

Juan C. N
ESCR
MA

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES N° TD 17878641 Bs. As. 17 de noviembre de 2016

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017878641

Buenos Aires, 17 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano **Titular del Registro Notarial Nº 1525**

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 5 (cinco)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en Texto Ordenado, perteneciente a "AVIAN LINEAS AEREAS S.A." continuadora de "MACAIR JET S.A.".-

Juan E. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

rbelli
AÑO
1858

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

493

1/3

15

Juan E. Narocki Mira
ESCRIBANO
MAY 2016

Testimonio

ACTA DE ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 30 días del mes de Mayo de 2016, se constituye en la sede social la Asamblea General Extraordinaria de **Macair Jet S.A.** (la ***"Sociedad"***), con la presencia de dos Accionistas tenedores del 100% del capital social y de los votos, debidamente representados, los cuales se registran en el folio N° 39 del Libro de Deposito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas N°1. Siendo las 13:00 horas, se abre el acto bajo la presidencia del Sr. Edgardo Prospero Poyard y la presencia de los Sres. Directores y miembros de la Comisión Fiscalizadora abajo firmantes, a fin de considerar el siguiente Orden del Día: **"1°) Designación de dos Accionistas para aprobar y firmar el Acta de Asamblea General Extraordinaria de Accionistas; 2°) Reforma del Artículo Primero del Estatuto Social; 3°) Reforma del Artículo Quinto del Estatuto Social; 4°) Reforma del Artículo Sexto del Estatuto Social; 5°) Conferir las autorizaciones necesarias para proceder a la instrumentación e inscripción ante la Inspección General de Justicia de lo resuelto en los puntos precedentes".** Acto seguido, se pone a consideración el primer punto del Orden del Día: **"1°) Designación de dos Accionistas para firmar el Acta de Asamblea"**, resolviéndose por unanimidad que los representantes de ambos Accionistas suscriban el acta de la presente Asamblea General Extraordinaria de Accionistas. Acto seguido, se pone a consideración el segundo punto del Orden del Día: **"2°) Reforma del Artículo Primero del Estatuto Social":** Toma la palabra el representante del accionista Sideco Americana S.A. quien propone cambiar la denominación actual de la Sociedad por la de "AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.". Luego de un breve intercambio de opiniones, los accionistas por unanimidad aprobaron la moción propuesta, y resolvieron modificar el Artículo Primero del Estatuto Social de la Sociedad, el que quedó redactado de la siguiente forma: *"ARTICULO PRIMERO: Bajo la denominación de "AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.", continuadora de MACAIR JET S.A., funciona una sociedad anónima que se rige por los presentes estatutos y disposiciones legales y reglamentarias que le son aplicables. Tiene su domicilio legal en la Ciudad de Buenos Aires, sin perjuicio de la cual el Directorio podrá instalar agencias, sucursales, establecimientos o cualquier especie de representación dentro o fuera del país"*. A continuación, se trató el tercer y último punto de la Orden del Día: **"3°) Reforma del Artículo Quinto del Estatuto Social":** Manifiesta el Sr. Presidente, que resulta necesario modificar el número de integrantes titulares del Directorio, proponiendo fijarlo en un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) miembros titulares. Asimismo, manifiesta que resulta necesario adaptar el texto del Artículo a la normativa vigente. Luego de una breve deliberación, se resuelve por unanimidad, reformar el Artículo Quinto del Estatuto Social, el que quedará redactado de la siguiente forma: *"ARTICULO QUINTO: La*

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3859

"5°) Conferir las autorizaciones necesarias para proceder a la instrumentación e inscripción ante la Inspección General de Justicia de lo resuelto en los puntos precedentes": Al respecto, se resolvió por unanimidad facultar a los Dres. Mónica Alejandra Caminos y/o María Paula Presenza y/o Jorge Palermo y/o al Sr. Pedro Raúl Caminos y/o a quienes ellos designen, para que cualquiera de ellos separada e indistintamente, con las más amplias facultades hagan todas las tramitaciones necesarias para obtener la aprobación de lo resuelto y su inscripción en el Registro Público de Comercio, en los términos de la Resolución General N° 7/15 de dicho Organismo, otorgándoles para ello las más amplias facultades, pudiendo los mismos suscribir todo tipo de documentación; confeccionar dictámenes y/o testimonios; realizar presentaciones y otorgar las escrituras y/o instrumentos privados que fuesen necesarios a tal fin.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 14:30 horas.

***Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605** de la matrícula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en los folios 84 y 85 del libro de Actas de Asambleas N° 1, rubricado el 21 de abril de 1994 bajo el N° C 3794, perteneciente a la sociedad "**MACAIR JET S.A.**"*

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

dirección y administración de la sociedad estará a cargo de un directorio integrado entre un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) Directores Titulares, pudiendo la Asamblea elegir igual o menor número de suplentes a fin de llenar las vacantes que se produjeran, los que se incorporarán al Directorio por el orden de su designación. El término de su mandato es de un ejercicio. La asamblea fijará en número de directores así como su remuneración. El directorio sesionará con la mayoría absoluta de sus integrantes, y resuelve por mayoría de los presentes; en caso de empate, el Presidente desempatará votando nuevamente. En su primera reunión designara un Presidente y un Vicepresidente que suplirá al primero en su ausencia o impedimento. Los Directores Titulares, individualmente, en resguardo del cumplimiento de sus funciones, deberán constituir una garantía por un monto no inferior a la suma que establezcan las normas y disposiciones legales vigentes. Dicha garantía deberá constituirse en las condiciones, plazos y formas previstas por el ordenamiento legal y reglamentario aplicable. Cada Director deberá soportar el costo que demande dicha garantía. El control y dirección de la sociedad debe estar en manos de personas con domicilio real en la República Argentina. Asimismo, el Presidente del Directorio, los Gerentes y por lo menos dos tercios de los Directores deberán ser argentinos con domicilio real en la República Argentina. Lo enunciado precedentemente se aplicará incluso en caso de fallecimiento, ausencia o retiro por cualquier causa de los integrantes de la administración de la Sociedad, conforme a lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. El Directorio tiene amplias facultades de administración y disposición, incluyendo las facultades especiales establecidas conforme al Artículo 375 del Código Civil y Comercial de la Nación y al Artículo 9 del Decreto Ley 5965/63. Podrá, especialmente: (a) operar en el país o en el exterior con toda clase de Bancos, Compañías financieras o entidades crediticias oficiales o privadas, sus sucursales y agencias en el país o en el extranjero, de acuerdo con sus respectivas cartas orgánicas o reglamentos; (b) dar y revocar poderes especiales, judiciales, de administración u otros, con o sin facultad de sustituir, iniciar, proseguir, contestar o desistir todo tipo de acciones, incluyendo denuncias o querellas penales; y (c) realizar todo otro hecho o acto jurídico que haga adquirir derechos a contraer obligaciones a la Sociedad. La representación de la Sociedad corresponde al Presidente del Directorio o al Vicepresidente en su caso". Acto seguido, se pone a consideración el cuarto punto del Orden del Día: **"4°) Reforma del Artículo Sexto del Estatuto Social":** Al respecto, señala el Sr. Presidente que resulta necesario efectuar una redacción más amplia del texto de dicho Artículo, por lo que propone la siguiente redacción: *"ARTICULO SEXTO: La fiscalización de la Sociedad estará a cargo de uno o más síndicos designados por la asamblea de accionistas, designándose igual número de síndicos suplentes. Cuando la sociedad estuviere comprendida en el artículo 299 de la Ley 19.550, excepto su inciso 2°, la sindicatura debe ser colegiada en número impar".* Por unanimidad de Directores, se resuelve aprobar el texto propuesto. Seguidamente, se pone a consideración el quinto y último punto del Orden del Día:

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Inspección General de Justicia

2016 - Año del Bicentenario de la Declaracion de la Independencia Nacional

Juan E. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

Hoja: 1

Número Correlativo I.G.J.: 1581156 **CUIT:**

SOC. ANONIMA

Razón Social :
AVIAN LINEAS AEREAS

(antes): MACAIR JET

Número de Trámite: 7589291

C.Trám. Descripción

03421 CAMBIO DE DENOMINACION TRAM. PRECA. URG
04370 MODIFICACION DE ESTATUTO TRAM. URG

Escritura/s -

y/o instrumentos privados: 30/05/2016.

Inscripto en este Registro bajo el numero: 13715
del libro: 80 , tomo: -
de: SOCIEDADES POR ACCIONES

C.C.: 1 Buenos Aires, 29 de Julio de 2016

SILVIA M. BURGOS
JEFA
DEPARTAMENTO REGISTRAL
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

0732496

IGJ

39	-ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA DEL 30 DE MAYO DE 2016 -										39
Nº de Orden	Fecha Año 2016		Accionista (Nombre completo y apellido)	Representante (Nombre completo y apellido)	Documento de Identidad	Domicilio	Cantidad de acciones o certificados	Número de los Títulos, Acciones o Certificados	Capital $	Cantidad de votos	Firmas
1	30	05	Sideco Americana S.A.	Concepción Lioi	DNI Nº 13.652.052	Avda. del Libertador 498, piso 18, CABA	450.000	Título III	450.000	450.000	CL.
2	30	05	Socma Americana S.A.	Concepción Lioi	DNI Nº 13.652.052	Avda del Libertador 498, piso 18, CABA	50.000	Título IV	50.000	50.000	CL.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 30 días del mes de mayo de 2016, se cierra el presente registro con la asistencia de 2 accionistas debidamente representados, titulares del 100% del capital social y votos. Fdo: Carlos Vinci y Edgardo Prospero Poyard.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 30 de mayo de 2016. En la fecha se celebra la presente Asamblea Extraordinaria y siendo las 13 hs se encuentran presente 2 accionistas debidamente representados, titulares del 100% del capital social y votos. Fdo: Carlos Vinci y Edgardo Prospero Poyard.

***Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605** de la matrícula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en el folio 39 del libro Depósito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas Generales Nº 1 rubricado el 21 de abril de 1994 bajo el Nº C3787, pertenecientes a la sociedad "**MACAIR JET S.A.**"*

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
Tº 100 - Fº 605 - C.P.A.C.F.

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL · REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017505295

Buenos Aires, 04 de agosto de 2016

En mi carácter de escribano **Titular del Registro Notarial Nº 1525**

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en **3 (tres)**

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en el testimonio de Reforma de Estatuto de la sociedad "AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. continuadora Macair Jet S.A.". Conste.

Juan C. Pardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO SOLANI
APODERADO

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES Nº T17505295 Bs. As. ....4..de..agosto....de 20.16.

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

497

1/1

19

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

REPUBLICA ARGENTINA - MERCOSUR
REGISTRO NACIONAL DE LAS PERSONAS
MINISTERIO DEL INTERIOR

Apellido / Surname
MASTROPIETRO

Nombre / Name
SERGIO DANIEL

Sexo / Sex
M

Nacionalidad / Nationality
ARGENTINA

Ejemplar
A

Fecha de nacimiento / Date of birth
02 ENE/ JAN 1963

Fecha de emisión / Date of issue
[illegible]N/ JUN 2012

[illegible] vencimiento / Date of expiry
[illegible]ON/ JUN 2027

Documento / Document
16.112.540

Tramite Nº / Ot. dent
00115419189
9000

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MARIA PAU
M
ES

FOTOCOPIAS CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES N° T.178786511 Bs. As. 17 de noviembre de 20.16

MARIA PAULA FORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017878651

Buenos Aires, 17 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano **Adscripta al Registro Notarial Nº 1525**

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en **1 (una)**

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en el D.N.I. Nº 16.112.540 correspondiente al Sr. Sergio Daniel Mastropietro.

Conste.

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

CORALLO
573
ANA

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

1/2

NRO. DE INSCRIP EN EL REGISTRAL

NRO. DE INSCRIP EN EL IMP. A LAS GANANCIAS

INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

REGISTRO PUBLICO DE COMERCIO

C 3788

Libro Registro de Acciones Nº 1

Pertenece a: Macair Jet S.A.

Domicilio: Av Eduardo Madero 940 15to piso

Consta de: 49 hojas

Observaciones:

Buenos Aires, 21 de Abril de 1994

ALEJANDRA M. DUCHINI
Jefa Div. Intervención
Oficina de Libros

1 ABR 1994
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA
CALLAO
ENTRADAS
OBSERVACIONES

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

REGISTRO DE

FECHA DE LA SUSCRIPCION	VALOR DEL TITULO	SERIE	NRO. DEL TITULO O NRO. DE CUENTA	NUMERO DE LAS ACCIONES	CLASE	VOTOS	CANT. DE ACCIONES SUSCRIPTAS	APELLIDO Y NOMBRE O DENOMINACION DEL TITULAR	DOMICILIO REAL O SEDE SOCIAL DEL TITULAR	
En el día de la Fecha, 31 de octubre de 2016, el Directorio recibió las notificaciones previstas de SOCMA AMERICANA SA y SIDECO AMERICANA SA, las comunicado las transferencias de las acciones emitir los siguientes títulos en su reemplazo:										
31/10/2016	25.000.	—	I				25.000	German Efromovich		
31/10/2016	475.000	-	II				475.000	Avian Holdings S. SA.		
En el día de la Fecha, 31 de octubre de 2016, el Directorio de la Sociedad ha recibido las notificaciones de Oferta de Prenda aceptada en el día de la Fecha, 500.000 (quinientas mil) acciones representativas del cien por ciento (100%) del capital social de Avian Líneas Aereas SA (la "Sociedad") pudieran emitir en un futuro a favor de AVIAN HOLDINGS SA. y del Sr. German Efromovich por de Sideco Americana SA y Socma Americana SA, en garantía del pago de todas las Adhesión a la Oferta Irrevocable para la Compra de Acciones, la Oferta de Prenda de Acciones conforme apartado g) de la Sección 2.2 bis de la Oferta.									

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO IS
APODER
ANI

499

2/2

ACCIONES

NRO. DE DOC. O INSCRIP. REGISTRAL	NRO. DE INSCRIP. EN EL IMP. A LAS GANANCIAS	ESTADO DE INTEGRACION		TRANSFERENCIAS, CONSTITUCION DE DERECHOS REALES, ANOTACION DE MEDIDAS CAUTELARES	EXPEDICION COMP. SALDO CUENTA CON CONSTANCIA	OBSERVACIONES
		VALOR INTEGRADO	SALDO PENDIENTE			
				el artículo 215 de la ley 19.550 general de Sociedades, mediante las cuales los representantes legales		1
				su titularidad en la Sociedad. Por lo expresado, se procede a anular los títulos existentes y a		2
						3
						4
		25.000	0			5
		475.000	0			6
						7
						8
						9
						10
				diarse en los términos del artículo 215 de la ley 19.550 General de Sociedades, que comunican que		11
				suscriben, suscriptas, integradas, ordinarias, nominativas no endosables, con derecho a un (1) voto por acción,		12
				son propiedad de AVIAN HOLDINGS SA. y del Sr. Germán Efromovich, así como también los que se		13
				encuentran gravados con derecho real de prenda en primer grado de privilegio constituido a favor		14
				de las obligaciones asumidas por los accionistas bajo la oferta irrevocable para la compra de acciones y la		15
				garantía total e íntegro pago por parte de Avianca Holdings, de las obligaciones de pago asumidas		16
						17
						18
						19
						20

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES Nº Fo178878639 Bs. As. 17 de noviembre de 2016

Juan E. Narbelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO UGOLANI
APODERADO

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017878639

Buenos Aires, 17 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 2 (dos)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en Hoja Nº 4 del Lº de Registro de Acciones y Accionistas de "AVIAN LINEAS AEREAS S.A." continuadora de "MACAIR JET S.A.".-

Juan C. Narbelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

1/1

Assinatura do titular / Signature du titulaire
Bearer's signature / Firma del titular

F0716070

Este passaporte deve ser assinado pelo titular, salvo em caso de incapacidade.

Ce passeport doit être signé par le titulaire, sauf en cas d'incapacité.

This passport must be signed, except where the bearer is unable to do so.

Este pasaporte debe ser firmado por el titular, salvo en caso de incapacidad.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

PASSAPORTE / PASSPORT

P BRA F0716070

SOBRENOME / SURNAME
EFROMOVICH

NOME / GIVEN NAMES
GERMAN

NACIONALIDADE / NATIONALITY
BRASILEIRO(A)

DATA DE NASCIMENTO / DATE OF BIRTH
28 MAR/MAR 1950

SEXO / SEX
M

NATURALIDADE / PLACE OF BIRTH
LA PAZ/BOL

FILIAÇÃO / PARENTS
PERCE EFROMOVICH

CLARA ALTER

DATA DE EXPEDIÇÃO / DATE OF ISSUE
29 OUT/OCT 2015

AUTORIDADE / AUTHORITY
SR/DPF/SP

VALIDO ATÉ / DATE OF EXPIRY
28 OUT/OCT 2025

P<BRAEFROMOVICH<<GERMAN<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<
F0716070<8BRA5003280M2510284<<<<<<<<<<<<<<08

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE
CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES N°
I0178638 Bs. As. 17 de noviembre de 2016

VIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017878638

Buenos Aires, 17 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 1 (una)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en Pasaporte de Brasil Nº FO716070, perteneciente a GERMAN EFROMOVICH.-

Juan C. Cardelli Aira
ESCRIBANO
MAT 3858

CALLAO
21 ABR 1994
ENTRADAS
1
A.N.A.C.

MINISTERIO DE JUSTICIA

INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

REGISTRO PUBLICO DE COMERCIO

C 3794

Libro Copiador Actas de Asambleas Nº 1

Pertenece a: MACAIR JET SA

Domicilio: Av Eduardo Madero 940 piso 15

Consta de: 250 fjas.

Observaciones:

Buenos Aires, 21 de Abril de 1994

ALEJANDRA M. DUCHINI
Coordinadora Div. Intervención
y Rubrica de Libros

IGJ - Form. 72 - R5

MARIA E. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3773

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

27

ACTA DE ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al 1° día del mes de noviembre de 2016, se constituye en la sede social la Asamblea General Ordinaria de **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** (la *"Sociedad"*), con la presencia de dos Accionistas tenedores del 100% del capital social y de los votos, debidamente representados, los cuales se registran en el folio N° 40 del Libro de Deposito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas N°1. Siendo las 11:00 horas, se abre el acto bajo la presidencia del Sr. Edgardo Prospero Poyard y la presencia de los Sres. Directores y miembros de la Comisión Fiscalizadora abajo firmantes, a fin de considerar el siguiente Orden del Día: "1°) Designación de dos Accionistas para aprobar y firmar el acta de Asamblea; 2°) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los Sres. Edgardo Próspero Poyard, Carlos Benjamin Colunga Lopez y Ezequiel Viejobueno a sus cargos de Directores Titulares del Directorio de la Sociedad y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los Directores salientes; 3°) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los miembros de la Comisión Fiscalizadora, Sres. Carlos Vinci, Sergio Julio Lobbosco y Marta Elizabeth Lira como Síndicos Titulares y Sras. Irene Parfeniuk, María Paula Vinci y Claudia Marcela Gizzi como Síndicos Suplentes, y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los miembros de la Comisión Fiscalizadora salientes; 4°) Elección de nuevos miembros del Directorio de la Sociedad y de miembros de la Comisión Fiscalizadora en reemplazo de los miembros salientes a partir de la fecha y hasta la conclusión del mandato en curso; 5°) Conferir las autorizaciones necesarias en relación a lo resuelto en los puntos precedentes".

Puesto a consideración el primer punto de la Orden del Día: **"1°) Designación de dos accionistas para aprobar y firmar el acta de Asamblea"**: Al respecto se deja constancia que ambos accionistas, por representación, firmarán junto al Sr. Presidente, el acta de la presente Asamblea Ordinaria de Accionistas. Seguidamente, se trata el segundo punto de la Orden del Día: **"2°) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los Sres. Edgardo Próspero Poyard, Carlos Benjamin Colunga Lopez y Ezequiel Viejobueno a sus cargos de Directores Titulares del Directorio de la Sociedad y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los Directores salientes"**: Al respecto, se resuelve por unanimidad aceptar las renuncias presentadas por los Sres. Edgardo Próspero Poyard, Carlos Benjamín Colunga Lopez y Ezequiel Viejobueno a sus cargos de Directores Titulares del Directorio de la Sociedad, dejándose constancia que las mismas no han sido dolosas ni intempestivas ni afectan el normal funcionamiento del órgano de administración. Asimismo, se aprueban por unanimidad las gestiones de los Sres. Directores renunciantes, agradeciendo los servicios prestados a la Sociedad. Respecto a los honorarios de los Directores renunciantes, los Sres. Edgardo Próspero Poyard y Carlos Benjamin Colunga Lopez comunican la renuncia a los mismos, gesto que la Sociedad agradece. Respecto a los honorarios del Sr. Ezequiel Viejobueno, la asamblea resuelve fijar los mismos en la suma de $ 54.860 (Pesos cincuenta y cuatro mil ochocientos sesenta) por las tareas técnico-administrativas efectuadas por el mismo durante el ejercicio en curso, en exceso de los límites fijados por el art. 261 de la Ley N° 19.550 General de Sociedades. El Sr. Viejobueno, presente en este acto, presta su conformidad con dicha suma. A continuación, se trata el tercer punto de la Orden del Día: **"3) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los miembros de la Comisión Fiscalizadora, Sres. Carlos Vinci, Sergio Julio Lobbosco y Marta Elizabeth Lira como Síndicos Titulares y Sras. Irene Parfeniuk, María Paula Vinci y Claudia Marcela Gizzi como Síndicos Suplentes, y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las**

gestiones de los miembros de la Comisión Fiscalizadora salientes": Puesto a consideración, se aprueban por unanimidad las renuncias de los Sres. miembros titulares y suplentes de la Comisión Fiscalizadora, aprobándose asimismo sus gestiones por unanimidad y agradeciéndoles las renuncias a los honorarios que pudieren corresponderles. Acto seguido, se pasa a consideración el cuarto punto del Orden del Dia: **"4°) Elección de nuevos miembros del Directorio de la Sociedad y de miembros de la Comisión Fiscalizadora en reemplazo de los miembros salientes a partir de la fecha y hasta la conclusión del mandato en curso":** Al respecto, luego de una breve deliberación, se resuelve por unanimidad fijar en tres (3) el número de Directores Titulares y en uno (1) el número de Directores Suplentes, designándose a los Sres. Sergio Daniel Mastropietro como Presidente, Carlos Benjamin Colunga Lopez como Vicepresidente y Elias Jassan como Director Titular y al Sr. German Efromovich como Director Suplente, todos ellos hasta la conclusión del mandato en curso y/o designación de nuevos miembros del Directorio. Presentes en este acto los Sres. Mastropietro y Colunga Lopez, los mismos aceptan los cargos conferidos y constituyen domicilio, a los fines del Art. 256 in fine de la Ley 19.550, en la calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Asimismo, se resuelve por unanimidad designar a los Sres. Sergio Julio Lobbosco, Vittorio De Villa y DiegoMartin Baglioni, como Síndicos Titulares, y como Síndicos Suplentes a los Sres. Victor Mariano Payaslian, Claudia Marcela Gizzi y Fabian Amadeo Martin Romero, todos ellos hasta la conclusión del mandato en curso y/o nueva designación de miembros de la Comisión Fiscalizadora. Presentes en este acto los Sres. Lobbosco, De Villa, Baglioni y Payaslian, Gizzi y Romero, los mismos aceptan los cargos conferidos y constituyen domicilio, a los fines del Art. 256 in fine de la Ley 19.550, en la calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Acto seguido, se somete a consideración el quinto y último punto del Orden del Dia: **"5°) Conferir las autorizaciones necesarias en relación a lo resuelto en los puntos precedentes":** Por unanimidad se resuelve autorizar a los Doctores Mónica Alejandra Caminos y/o Jorge Palermo y/o Benjamín Romero Zapiola y/o al Sr. Pedro Raúl Caminos y/o a quienes ellos designen, para que cualquiera de ellos, en forma individual e indistinta, realicen todos los trámites, gestiones y diligencias necesarias a efectos de obtener de la autoridad de contralor, la conformidad e inscripción de las precedentes resoluciones asamblearias, con facultades para firmar escritos, edictos y cualquier otro documento público y/o privado que fuere menester, en los términos de la Resolución General N° 7/2015 de la Inspección General de Justicia. Finalmente, se deja constancia que todos los puntos del Orden del Día de la presente Asamblea Ordinaria han sido aprobados por unanimidad, por lo tanto dicha Asamblea reúne las condiciones exigidas por el art. 237 de la Ley N° 19550 y se debe considerar a la misma como Asamblea unánime.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 12:50 horas.

MARIA F. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3073

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANTONIO L. CINQUE
MAT. 3064
ESCRIBANO

INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA
DECRETO N° 754/95
LEY N° 23412

COLEGIO DE ESCRIBANOS
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
L 001338211

Rúbrica N° 45595-07

Pertenece a: MACAIR JET S.A

Domicilio: CARLOS M.DELLA PAOLERA 299 Piso 27

Libro: ACTAS DE DIRECTORIO

Número de Libro: 2

Consta de: 0250 páginas

Observaciones: Sin observaciones

En la fecha se procede a la rúbrica del presente libro con intervención de escribano habilitado para actuar en el Registro Notarial Nro. 1061 de la Ciudad de Buenos Aires.

Buenos Aires 1 de Junio de 2007

STELLA MARIS CASTORINA
RESPONSABLE
AREA INTERVENCION Y RUBRICA DE LIBROS

ANTONIO L. CINQUE
MAT. 3064
ESCRIBANO

MARIA E ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3578

ACTA DE DIRECTORIO

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al 1º día del mes de noviembre de 2016, se reúnen en la sede social de **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** (la ***"Sociedad"***) sita en Avenida del Libertador 498, Piso 18, los miembros del Directorio y el Representante de la Comisión Fiscalizadora que firman al pie, todos ellos electos en la Asamblea General celebrada en el día de la fecha. Siendo las 13:00 horas, toma la palabra el Sr. Presidente, quien luego de constatar el quórum legal para sesionar, manifiesta que la presente tiene por objeto dejar asentada la distribución de cargos de los miembros del Directorio y asimismo, considerar el traslado de la sede social de la Sociedad.
Los miembros del Directorio, luego de la Asamblea celebrada en el día de la fecha, son:

Presidente:	Sergio Daniel Mastropietro
Vicepresidente:	Carlos Benjamín Colunga Lopez
Director Titular:	Elias Jassan
Director Suplente:	German Efromovich

Se deja expresa constancia de que los Sres. Elias Jassan y German Efromovich han aceptado sus cargos de Director Titular y Director Suplente, respectivamente, mediante nota enviada en el día de la fecha, en la que también informan que fijan domicilio especial en los términos del artículo 256 in fine de la ley 19.550 en calle Tucumán 1321, piso 9º de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por último, los Sres. Directores presentes, resuelven por unanimidad, trasladar la sede social y domicilio fiscal de la Sociedad a la calle Tucumán 1321, piso 9º de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aclarando que dicho traslado no implica modificación del estatuto social por encontrarse la sede social fijada fuera de su articulado.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 13:50 horas.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Fotocopia (s) Certificada (s) en foja (s) de
Actuación Notarial Nº ....T17836905.....

MARIA E. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3973

MARIA
ESCRIB

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017836905

Buenos Aires, 17 de Noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro N° 1739

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en cinco

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

MARIA E. A. PAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3973

EZ BOR

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO VIGOLANI
APODERADO

A.N.A.C.
505

Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos
Inspección General de Justicia

DUPLICADO

Inspección

32

Conserve este comprobante de recepción para posteriores consultas sobre el trámite

Tramite iniciado en IGJ:

7.647.472

7839AE

0001

Formulario: 2.327.223

07-nov-2016 08:33

1139

MARIA E ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT 3973

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
Presidencia de la Nación

DUPLICADO

FORMULARIO J

Inspección General de Justicia

VALOR DEL TIMBRADO: $ 2880 | FECHA : 04/11/2016

Convenio de Cooperación Técnica y Financiera Ley N° 23.412

CODIGO BANELCO : ——
DNI : —— *BANCO :* ——

DATOS DE LA ENTIDAD

N° CORRELATIVO	1581156
NOMBRE	AVIAN LINEAS AEREAS
TIPO SOCIETARIO	SOCIEDAD ANONIMA

DATOS DEL TRAMITE

NOMBRE DE TRAMITE	DESIGNACION Y/O CESACION DE AUTORIDADES. "SOCIEDADES NO INCLUIDAS EN EL ART. 299 LSC"
URGENTE	SI

DATOS DEL PRESENTANTE

NOMBRE	Monica Alejandra
APELLIDO	Caminos
DNI/LE/LC	32027116
TELEFONO	43126000
EMAIL	mcaminos@estudiorzc.com.ar

OBSERVACIONES

Testimonio - Dictamen de precalificación profesional - Constancias de publicaciones en B.O. - DDJJ PEP - DDJJ Beneficiario final - Copias de estilo.

MARIA E. ALVAREZ ROM
ESCRIBANA
M.P. 3973

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

Firma del presentante

00002327223J.16110401

Aéreas S.A.
OLANI
DO

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
Presidencia de la Nación

DUPLICADO

FORMULARIO H

Inspección General de Justicia

VALOR DEL TIMBRADO: $ 2160 | FECHA : 07/11/2016

Convenio de Cooperación Técnica y Financiera Ley N° 23.412

CODIGO BANELCO : -----
DNI : ------ BANCO : ------

DATOS DE LA ENTIDAD

N° CORRELATIVO	1581156
NOMBRE	AVIAN LINEAS AEREAS
TIPO SOCIETARIO	SOCIEDAD ANONIMA

DATOS DEL TRAMITE

NOMBRE DE TRAMITE	CAMBIO DE SEDE SOCIAL SIN REFORMA DE ESTATUTO "SOCIEDADES NO INLCUIDAS EN EL ART. 299 LSC"
URGENTE	SI

DATOS DEL PRESENTANTE

NOMBRE	Monica Alejandra
APELLIDO	Caminos
DNI/LE/LC	32027116
TELEFONO	43126000
EMAIL	mcaminos@estudiorzc.com.ar

OBSERVACIONES

Testimonio - Dictamen de precalificación profesional - Constancia de publicación de edicto en B.O. - Copias de estilo.

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.
Firma del presentante

00002327943H.16110701

SOA.

FCTyF

Ley 23412 - Paseo Colón 285 Cap.Fed.
CUIT:30-61476338-4 - Gan/IVA Exento

Caja : 5 **07/11/2016 - 10:42:14 a.m.**

Timbrado

Trámite Urgente **Formulario H 2327943**

Forma de Pago

Efectivo	$2.160,00
Total	**$2.160,00**

Operación Nro :0000192650

MARIA E

Exceptuado del Cumplimiento de la Res.Gral.
1415/03 por Art.5°, Anexo I, Apartado"A", Inc.k).

Esta constancia de pago es válida solo si todos
los datos se corresponden con los del formulario.

Fotocopia (s) Certificada (s) en foja (s) de
Actuación Notarial Nº .....T17836903.....

MARIA E. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT 3973

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017836903

Buenos Aires, 17 de Noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro N° 1739

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en tres

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

LVAREZ BOR
RIBANA
. 3973

MARIA F ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3973

509
1/6

ACTUACIÓN NOTARIAL

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

N 020259981

FOLIO 22

136

FOLIO 569. PRIMERA COPIA. PROTOCOLO A. COMPLEMENTARIA "AVIAN HOLDINGS SOCIEDAD ANÓNIMA". ESCRITURA NÚMERO DOSCIENTOS VEINTE. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los dos días del mes de septiembre del año dos mil dieciséis, ante mi, Escribano Autorizante, comparece **María Paula CORALLO,** argentina, nacida el 07 de marzo de 1987, con Documento Nacional de Identidad N° 32.919.960, soltera, con domicilio en Avda. Córdoba 1352, piso 8° de esta Ciudad; a quien identifico en los términos del inc. b) del art. 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, doy fe. **INTERVIENE** en nombre, representación y en su carácter de Apoderada de la sociedad **"AVIAN HOLDINGS S.A.",** con sede social en la calle Tucumán 1321, Piso 9° de esta Ciudad; acreditando el cargo invocado con el Estatuto Social otorgado por escritura N° 143, de fecha 28 de junio de 2016, pasada por ante mi, al folio 363, Protocolo A, de este Registro Notarial 1525 a mi cargo, a la que me remito, la que se encuentra en trámite de inscripción ante la I.G.J., ingresada con fecha 07 de julio de 2016, trámite N° 7586231, N° correlativo 1902422, de la que surgen facultades suficientes para este acto y cuya vigencia la compareciente asegura. Y la compareciente en el carácter invocado y acreditado, **DICE**: Que viene por la presente a dar cumplimiento con los requerimientos formulados por la I.G.J. respecto de la sede social de su representada "**AVIAN HOLDINGS S.A.**", en el trámite de inscripción de su Estatuto Social, a fin de obtener su inscripción definitiva. **A TAL EFECTO**: se transcribe la nueva redacción del APARTADO "D" del Acta Constitutiva, el que quedará redactado de la siguiente forma: "**D) SEDE SOCIAL**: Establecer la sede social en la calle **Tucumán 1321, Piso 9°** de la Ciudad de Buenos Aires." Y la compareciente solicita de mí, expida Primera Copia de la presente escritura donde se DOCUMENTA la modificación en del Apartado "D" del Acta Constitutiva, para su inscripción en el organismo pertinente. **LEO** a la compareciente, quien firma de conformidad por ante mí, doy fe. **María Paula CORALLO.** Hay un sello. Ante mí. **Juan Carlos Nardelli Mira. CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante el

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

N 020259981

Escribano Juan C. Nardelli Mira al folio 569, Protocolo A del Registro Notarial 1525 de esta Ciudad, interinamente a mi cargo y de su titularidad, doy fe. Para **LA SOCIEDAD** expido esta **PRIMERA COPIA** en el presente sello de Actuación Notarial que sello y firmo en la Ciudad de Buenos Aires el 05/09/2016

COLEGIO DE ESCRIBANOS

ACTUACIÓN NOTARIAL

MAT 3858

N019991136

FOLIO 363. PRIMERA COPIA. PROTOCOLO A. CONSTITUCIÓN DE SOCIEDAD ANÓNIMA: "AVIAN HOLDINGS S.A.". ESCRITURA NÚMERO CIENTO CUARENTA Y TRES. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los veintiocho días del mes de junio del año dos mil dieciséis, ante mí, Escribano autorizante, **comparecen Germán EFROMOVICH**, brasileño, nacido el 28 de marzo de 1950, con Pasaporte Brasileño N° D0716070, empresario, casado en primeras nupcias con Hilda Efromovich, con domicilio en la calle Flores Jijon E 171-121, Quito, Ecuador; y **Matías Ignacio CARVAJAL**, argentino, nacido el 27 de enero de 1960, con Documento Nacional de Identidad N° 13.735.452, CUIT 20-13735452-8, empresario, casado en primeras nupcias con Verónica Saiz Miramon, con domicilio en la calle Paraná N° 1167 de esta Ciudad; a quienes identifico conforme el inciso a) del artículo 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, con los documentos relacionados que en copia de sus partes pertinentes agrego a la presente, doy fe. **INTERVIENEN**, por sus propios derechos. Y los comparecientes **DICEN**: Que vienen por la presente a constituir una **SOCIEDAD ANÓNIMA**, con sujeción a las siguientes disposiciones:**I) ESTATUTO: PRIMERO: "DENOMINACIÓN Y DOMICILIO**: La Sociedad se denomina **"AVIAN HOLDINGS S.A."** y tiene su domicilio legal en la jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Por resolución del Directorio podrá establecer sucursales y constituir domicilios especiales en cualquier lugar del país o del extranjero. **SEGUNDO: PLAZO**: Su plazo de duración es de **NOVENTA Y NUEVE AÑOS**, contados a partir de su inscripción en el Registro Público de Comercio. **TERCERO: OBJETO**: El objeto de la Sociedad será llevar a cabo por cuenta propia y/o de terceros y/o a través de terceros y/o asociada a terceros, tanto en la República Argentina como en el exterior, o a través de sucursales, las siguientes actividades: Financieras e Inversoras: mediante el aporte e inversiones de capitales a sociedades o empresas constituidas o a constituirse y/o a personas físicas; realizar todo tipo de gestiones y operaciones económico-financieras que permitan el acceso y el otorgamiento de financiaciones

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

N 019991136

incluidas las compraventa de títulos públicos, créditos, acciones, debentures y toda clase de valores mobiliarios y papeles de crédito de cualquiera de los sistemas o modalidades creados o a crearse; otorgar fianzas, avales y toda otra clase de garantías reales o personales por obligaciones de terceros, incluso por el mantenimiento de ofertas o el cumplimiento de contratos por terceros, exceptuándose las operaciones comprendidas en la ley de entidades financieras o cualquier otra que requiera el concurso público. En aquellos casos en que las leyes o reglamentaciones vigentes exijan títulos universitarios o equivalentes para el desempeño de las actividades enunciadas, los servicios serán prestados por profesionales idóneos con título habilitante. Asimismo, la sociedad podrá avalar y/o afianzar obligaciones de terceros. **CUARTO**: **CAPITAL SOCIAL:** El capital social será de **PESOS CIEN MIL** ($ 100.000), representado por CIEN MIL (100.000) acciones ordinarias, nominativas, no endosables, de valor nominal PESOS UNO ($1) cada una, con derecho a un voto por acción. La asamblea ordinaria de accionistas podrá aumentar el capital social hasta su quintuplo conforme a las disposiciones establecidas en el Artículo 188 del Régimen General de Sociedades Ley 19.550. **QUINTO**: **ACCIONES:** Las acciones y los certificados provisionales que se emitan incluirán las especificaciones de los Artículos 211 y 212 de la Ley 19550. Podrán ser emitidos los certificados que representen más de una acción. **SEXTO**: Las acciones serán ordinarias, nominativas no endosables de un peso ($1) valor nominal cada una y conferirán a sus titulares todos los derechos y obligaciones acordadas en oportunidad de su emisión. **SÉPTIMO**: La Sociedad podrá emitir obligaciones negociables conforme al régimen de la Ley 23.576 y sus sucesivas modificaciones, debentures, bonos, así como otros títulos valores, incluyendo nuevos tipos de títulos valores, cualquiera sea su denominación u objeto. Las pertinentes emisiones podrán realizarse dentro o fuera del país, en moneda nacional o extranjera, con o sin cláusula de ajuste de su valor nominal o interés, ser colocadas o no mediante el Régimen de Oferta Pública, cotizables o no en los mercados de valores del país o del exterior, todo ello con sujeción a los regímenes legales vi-

COLEGIO DE ESCRIBANOS
ACTUACION NOTARIAL
MAT 3868
N019991137

gentes. **OCTAVO: ADMINISTRACIÓN Y REPRESENTACIÓN:** La dirección y administración de la sociedad estará a cargo de un Directorio integrado entre un mínimo de 1 (uno) y un máximo de 5 (cinco) Directores Titulares, pudiendo la Asamblea elegir igual o menor número de suplentes a fin de llenar las vacantes que se produjeran, los que se incorporarán al Directorio por el orden de su designación. Si la Sociedad queda comprendida dentro de lo dispuesto por el art. 299 de la Ley 19.550, el número mínimo de miembros será 3 (tres). Mientras la Sociedad prescinda de sindicatura la elección por la Asamblea de uno o más directores suplentes será obligatoria. El mandato de los directores es de un (1) ejercicio pudiendo ser reelegidos indefinidamente. La asamblea fijará el número de directores, así como su remuneración. El Directorio deberá designar en su primera reunión un Presidente, pudiendo en caso de pluralidad de titulares designar un Vicepresidente, que reemplazará a aquel en caso de ausencia o impedimento. La representación legal de la Sociedad corresponde al Presidente del directorio o al Vicepresidente en el supuesto de ausencia y/o impedimento del Presidente. Los Directores Titulares, individualmente, en resguardo del cumplimiento de sus funciones, deberán constituir una garantía por un monto no inferior a la suma que establezcan las normas y disposiciones legales vigentes. Dicha garantía deberá constituirse en las condiciones, plazos y formas previstas por el ordenamiento legal y reglamentario aplicable. Cada Director deberá soportar el costo que demande dicha garantía. **NOVENO:** El Directorio tendrá plenas facultades de gestión y administración de los activos incluyendo las facultades especiales establecidas conforme al Artículo 375 del Código Civil y Comercial de la Nación y al Artículo 9 del Decreto Ley 5965/63. Podrá, especialmente: (a) suscribir, comprar, recibir en pago, vender, permutar, ceder, transferir créditos, títulos o acciones por los precios, plazos, cantidades, forma de pago y demás condiciones que estimare convenientes; (b) constituir, transferir y extinguir prendas y todo otro derecho real; (c) constituir, fusionar, disolver y liquidar sociedades por acciones; dar en préstamo dinero propio o tomar dinero prestado, dar y aceptar créditos con o sin documen-

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

tos y realizar cualquier clase de operaciones con cualquier clase de instituciones bancarias oficiales, particulares o mixtas, dentro y/o fuera del país, sus sucursales y agencias en el país o en el extranjero, de acuerdo con sus respectivas cartas orgánicas o reglamentos; (d) solicitar la colocación bajo el Régimen de Oferta Pública de acciones, obligaciones negociables, debentures y cualesquiera otros títulos, incluyendo nuevos tipos de títulos valores, cualquiera sea su denominación u objeto, así como su cotización, ya sea en las bolsas de comercio del país o del extranjero; (e) dar y revocar poderes especiales, judiciales, de administración u otros, con o sin facultad de sustituir, iniciar, proseguir, contestar o desistir todo tipo de acciones, incluyendo denuncias o querellas penales; y (f) realizar todo otro hecho o acto jurídico que haga adquirir derechos a contraer obligaciones a la sociedad. **DECIMO:** Las reuniones del Directorio serán consideradas válidamente constituidas con la presencia de la mayoría absoluta de sus miembros, y todas las resoluciones serán adoptadas mediante el voto de la mayoría absoluta de miembros presentes. La convocatoria a la reunión de Directorio será notificada a todos los directores con por lo menos 5 (cinco) días de anticipación a la fecha de dicha reunión y deberá incluir los puntos a tratar del orden del día. Cada Director tendrá un voto al igual que el Presidente del Directorio, quien no obstante, en caso de empate, tendrá doble voto. El Directorio se deberá reunir por lo menos una vez cada 3 (tres) meses. **DECIMO PRIMERO: ASAMBLEAS:** Las asambleas pueden ser citadas simultáneamente en primera y segunda convocatoria, en la forma establecida por el Artículo 237 de la Ley 19.550, sin perjuicio de lo allí dispuesto para el caso de asamblea unánime, en cuyo caso se celebrará en segunda convocatoria el mismo día una hora después de fracasada la primera. En caso de convocatoria sucesiva, se estará a lo dispuesto en el Artículo 237 antes citado. El quórum y el régimen de mayorías se rigen por los Artículos 243 y 244 de la Ley 19.550, según la clase de asambleas, convocatoria y materia de que se trate. La asamblea extraordinaria en segunda convocatoria se celebrará cualquiera sea el número de acciones presentes con derecho a voto. **DECIMOSEGUNDO: FISCALIZA-**

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
ACTUACION NOTARIAL
Ley 404
N019991138

CIÓN: La fiscalización de la sociedad será llevada a cabo por los accionistas mientras no se encuentre comprendida en ninguno de los supuestos a que se refiere el artículo 299 de la Ley 19.550. Si por aumento de capital social, quedara comprendida en el inc. segundo del artículo 299 de la Ley 19.550, se designará un síndico titular y uno suplente por el término de un ejercicio. Los mismos tendrán las funciones establecidas en los arts. 294 y 295 de la ley 19.550. **DÉCIMOTERCERO: CIERRE DE EJERCICIO:** Al cierre del ejercicio social, se confeccionarán los estados contables de acuerdo con las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas en vigencia. Las ganancias realizadas y líquidas se destinarán: 1) el 5% (cinco por ciento) hasta alcanzar el 20% (veinte por ciento) del capital social, al fondo de reserva legal; 2) a remuneración del Directorio y Sindicatura, en su caso; y 3) el saldo tendrá el destino que decida la asamblea. Los dividendos deben ser pagados en proporción a las respectivas tenencias dentro del año de su declaración. **DECIMOCUARTO: DISOLUCIÓN:** Producida la disolución de la sociedad, su liquidación estará a cargo del Directorio actuante a esa fecha o de una comisión liquidadora que podrá designar la asamblea. En ambos casos, si correspondiere, se procederá bajo la vigilancia del Síndico. Cancelado el pasivo y reembolsado el capital, el remanente se distribuirá entre los accionistas a prorrata de sus respectivas integraciones. EN LOS TERMINOS que anteceden queda redactado el estatuto social de **AVIAN HOLDINGS S.A. EN ESTE ESTADO** los accionistas resuelven: **II) ACTA CONSTITUTIVA: A) FECHA DE CIERRE DE EJERCICIO**: Será el día **31 de diciembre** de cada año - **B) DIRECTORIO**: Designan para integrar el Directorio: **PRESIDENTE**: **Matías Ignacio CARVAJAL y DIRECTOR SUPLENTE: Germán EFROMOVICH**; ambos con los datos anteriormente relacionados; quienes en este acto aceptan los cargos así distribuidos, declaran bajo juramento no hallarse comprendidos dentro de las prohibiciones, incompatibilidades e inhabilidades contempladas por los artículos 264 y 286 de la ley 19.550, de acuerdo al artículo 62 del Reglamento del Registro Público de Comercio de la Capital Federal, aprobado por la Resolu-

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO SOLANI
APODERADO

N 019991138

ción 1/94 de la Inspección General de Justicia, y constituyen domicilio especial en la sede social, ni ser personas expuestas políticamente, conforme Resolución de la UIF 11/2011 y RG IGJ 9/2012.- **C) SUSCRIPCIÓN E INTEGRACIÓN**: Suscriben e integran el capital de la siguiente forma: el señor **Germán EFROMOVICH**, suscribe noventa y cinco mil (95.000) acciones y el señor **Matías Ignacio CARVAJAL** suscribe Cinco Mil (5.000) acciones. Todas ordinarias, nominativas no endosables, de un voto por acción. La **INTEGRACIÓN** se efectúa en dinero efectivo, y es del veinticinco por ciento, o sea PESOS VEINTICINCO MIL ($ 25.000) dinero que es exhibido en este acto, en billetes de cien pesos ($ 100) y que verifico a los efectos registrales, doy fe, suma ésta que es recibida por el Presidente del Directorio antes designado, quien otorga recibo por la suma indicada, todo ello conforme al artículo 69 de la Resolución General número 7/2015 de la Inspección General de Justicia. Agregan los señores socios que se comprometen a integrar el remanente de sus respectivas suscripciones dentro de los dos años a contar desde la fecha de esta escritura. **D) SEDE SOCIAL**: Establecer la sede social en el **Aeropuerto Jorge Newbery, sito en la Avenida Costanera Rafael Obligado sin número, hangar N° 13, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. E) PODER ESPECIAL Y AUTORIZACIÓN**. Por último, se faculta al Directorio designado en este acto, a realizar los actos que sean necesarios durante el período de inscripción de este estatuto en el Registro Público de Comercio, siempre y cuando encuadren en los lineamientos del objeto social. Y los comparecientes, **OTORGAN entre si PODER ESPECIAL RECÍPROCO**, y asimismo a favor de los Dres. Mónica Alejandra Caminos y/o Jorge Palermo y/o María Paula Presenza y/o al Sr. Pedro Raúl Caminos y/o al Escribano Juan Carlos Nardelli Mira y/o a la Escribana María Paula Corallo y/o al Sr. Carlos Luis Chiorazzo Laclau a quienes ellas designen, para que en forma indistinta, individual o conjunta (i) efectúen los trámites que sean menester para lograr la conformidad de la autoridad de contralor, y obtener la inscripción de la Sociedad en el Registro Público de Comercio con facultades para aceptar y proponer modificaciones a la presen-

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL · REPÚBLICA ARGENTINA

ACTUACIÓN NOTARIAL

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

N019991139

5/6/12

te, incluyendo, entre otros, el objeto, nombre, capital social y domicilio social y otorgar las escrituras complementarias, (ii) solicitar la rúbrica de los libros sociales ante el Registro Público de Comercio, (iii) obtener la registración de la sociedad ante la Administración Federal de Ingresos Públicos-Dirección General Impositiva (AFIP-DGI) y ante la Administración Federal de Ingresos Públicos-Dirección General de Aduanas (AFIP-DGA) en su caso, y (iv) realizar cuantos más actos fueren menester, incluyendo la firma de publicaciones, declaraciones juradas, y toda clase de instrumentos públicos o privados que sean necesarios para el cumplimiento de este poder. **Germán EFROMOVICH**. **Matías Ignacio CARVAJAL.** Hay un sello. Ante mí. **Juan Carlos Nardelli Mira. CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mí al folio 363, Protocolo A del Registro Notarial 1525 de esta Ciudad, a mi cargo, doy fe. Para **LA SOCIEDAD** expido esta **PRIMERA COPIA** en cuatro sellos de Actuación Notarial enumerados correlativamente desde el N 19991136 al presente que sello y firmo en el lugar y fecha de su otorgamiento.

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

NOTA MARGINAL: Se deja constancia que el Sr. Germán EFROMOVICH, cuenta con el C.D.I. Nº 20-60444357-2. Conste.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
Inspección General de Justicia

2016 - Año del Bicentenario de la Declaracion
de la Independencia Nacional

Número Correlativo IGJ:	1902[illegible]	**Cuit:**
Tipo Sociedad:	SOCIEDAD ANONIMA	
Razon Social:	AVIAN HOLDINGS	
Número de Trámite:	7586231	URGENTE
Código de Trámite 01291	**Descripción** CONSTITUCION TRAM. URGENTE	
Escritura/s:	143 - 220	
y/o instrumentos privados:	-	
Observaciones:		

Inscripto en este registro bajo el número: 17102 **del Libro:** 80

tomo: - **de:** SOCIEDADES POR ACCIONES

Buenos Aires, 9 de septiembre de 2016

MARTIN JOSEF
COORDINADOR
DPTO. REGISTRAL
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

7586231.I001

0739715

IGJ

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES Nº T17878652 Bs. As. 17 de noviembre de 2016.

Juan E. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 4858

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017878652

Buenos Aires, 17 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 6 (seis)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en el Estatuto Social de AVIAN HOLDINGS S.A.. Conste.

Juan C. Vargetti Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

ANO
58

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

513

ANEXO III-

PLANILLA DE START UP

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 183
C.P.A.C.F.

Empresa: AVIAN LIN **Ruta** BUE - ROS - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Frecuencias	Diarias	U	2	2	2	4	7	7	6	6	6	6	6	6	60
Frecuencias	Mensuale	U	24	52	52	104	182	182	156	156	156	156	156	150	1526
Kilómetros	Mensuale	Km	13728	29744	29744	59488	104104	104104	89232	89232	89232	89232	89232	85800	872872
Pasajeros	Mensuale	U	1486	3519	3819	9285	19132	15725	15051	15276	15500	16848	16174	15336	147151
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	1,44	3,12	3,12	6,24	10,92	10,92	9,36	9,36	9,36	9,36	9,36	9,00	91,56
Horas Block	Mensuale	U	44	95	95	191	334	334	286	286	286	286	286	275	2798
Tarifa promedio		$	$ 759	$ 810	$ 864	$ 932	$ 995	$ 1.001	$ 1.020	$ 1.037	$ 1.052	$ 1.067	$ 1.082	$ 1.098	$ 976,41
Coefic. Ocupación mensual		%	**43%**	**47%**	**51%**	**62%**	**73%**	**60%**	**67%**	**68%**	**69%**	**75%**	**72%**	**71%**	**63%**
Coefic. Ocupación mensual		%	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 1.127.750	$ 2.851.152	$ 3.300.234	$ 8.652.606	$ 19.029.963	$ 15.740.525	$ 15.355.660	$ 15.836.895	$ 16.302.298	$ 17.976.270	$ 17.506.906	$ 16.839.939	$ 150.520.198
Carga y Correo (2)		$	$ 28.800	$ 62.400	$ 62.400	$ 124.800	$ 218.400	$ 218.400	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 180.000	$ 1.831.200
Otros (3)		$	$ 5.639	$ 14.256	$ 16.501	$ 43.263	$ 95.150	$ 76.703	$ 76.778	$ 79.184	$ 81.511	$ 89.881	$ 87.535	$ 84.200	$ 752.601
Total Ingresos (1+2+3)		$	**$ 1.162.188**	**$ 2.927.808**	**$ 3.379.135**	**$ 8.820.669**	**$ 19.343.513**	**$ 16.037.627**	**$ 15.619.639**	**$ 16.103.280**	**$ 16.571.009**	**$ 18.253.351**	**$ 17.781.641**	**$ 17.104.139**	**$ 153.103.999**
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	35200	76267	76267	152533	266933	266933	228800	228800	228800	228800	228800	220000	2238133,333
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4)		$	$ 2.535.051	$ 2.570.967	$ 1.336.754	$ 5.388.185	$ 7.517.759	$ 7.565.563	$ 4.330.654	$ 8.801.382	$ 8.928.726	$ 9.057.911	$ 9.188.966	$ 9.302.388	$ 76.524.306
Anexo II															
Costos Operativos Variable		$	$ 1.023.379	$ 2.248.736	$ 2.278.841	$ 4.668.941	$ 8.285.179	$ 8.337.863	$ 7.284.177	$ 7.401.980	$ 7.509.076	$ 7.617.722	$ 7.727.939	$ 7.538.223	$ 71.922.057
Anexo II															
Total costos Operativos (		$	$ 3.558.430	$ 4.819.703	$ 3.615.596	$ 10.057.127	$ 15.802.937	$ 15.903.426	$ 11.614.830	$ 16.203.363	$ 16.437.802	$ 16.675.633	$ 16.916.906	$ 16.840.610	$ 148.446.363
Resultado Operativo de la		$	-$ 2.396.242	-$ 1.891.895	-$ 236.461	-$ 1.236.458	$ 3.540.576	$ 134.202	$ 4.004.808	-$ 100.083	$ 133.207	$ 1.577.718	$ 864.735	$ 263.529	$ 4.657.636
(Se transporta a planilla consolidada)															
Resultado Acumulado de la Ruta			-$ 2.396.242	-$ 4.288.137	-$ 4.524.598	-$ 5.761.056	-$ 2.220.480	-$ 2.086.278	$ 1.918.530	$ 1.818.447	$ 1.951.654	$ 3.529.372	$ 4.394.108	$ 4.657.636	

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 44

Planilla de Start Up

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empres AVIAN LINEAS AEREAS S.A. **Start Up**

Ruta: **Fecha:** 18-nov-16

		Moneda	Mes previo al inicio de operaciones -4	-3	-2	-1
A	**Costos No Operativos previos al inicio de la explotación**					
	Impuestos Operativos (IIBB, Ley 25.413)	USD	1.729	3.954	10.344	13.837
	Registraciones Varias	USD	17.500	13.800	13.800	13.800
B	**Costos Operativos**					
	Directos					
	Combustible	USD	-	6.790	17.543	35.670
	Mantenimiento	USD	-	-	11.671	23.933
	Handing	USD	-	5.640	9.860	17.938
	Sueldos/Honorarios	USD	23.560	62.345	97.200	177.540
	Aeronave (1)	USD	-	-		
	Publicidad, Relaciones Publicas (2)	USD	-	16.324	48.577	86.500
	Indirectos					
	Manuales	USD	-	2.960	2.960	2.960
	Estructurales	USD	22.717	34.211	46.233	56.067
	Viaticos y/o Movilidad	USD	18.330	25.390	42.120	58.224
	Instrucción Personal	USD	-	12.890	24.600	34.550
	Plataforma, Hangaraje	USD	-	-	11.000	13.553
	Aranceles y/o tasas	USD	-	2.852	14.322	21.965
	Seguros varios (3)	USD	689	1.223	8.240	18.134
	Sistemas informaticos	USD	16.800	33.578	111.220	184.323
	Completar con otros items de considerarlo necesario	USD				
C	**Resultado del Start Up**	USD	101.325	221.957	469.690	758.994
	(Se transporta a Fila "C" de Planilla Consolidada)					
	Resultado Acumulado del Start Up	USD	101.325	323.282	792.972	1.551.966
		T°C°	15,64	16	16,3	16,55
	Resultado Acumulado del Start Up	ARS	1.584.723	5.136.035	12.791.982	25.353.333

NOTAS: El tipo de cambio considerado es el del dólar a futuro VtaA que surge de la pagina de ROFEX del dia **18-11-16 a las 10.20 horas..**

(1) Compra Financiada Aeronaves	El acuerdo comercial con el proveedor fabricante de las seis aeronaves ATR NUEVAS, será bajo la modalidad de compraventa financiada a largo plazo Se ha pactado que el pago de las cuotas de la financiación se inicia a partir del comienzo de la operación comercial regular (una vez obtenida por permisos) Existiendo cláusulas de confidencialidad acordadas con el fabricante, por lo que no nos está permitido dar mayores detalles del acuerdo comercial.
(2) Publicidad/ Marketing	Debido a la estrategia de negocio enfocada para este proyecto de aviación regional con aeronaves turbohélices,lo proyectado para el rubro Publicidad y Comunicación esta acotado y orientado a segmentos específicos de potenciales pasajeros, evitando campañas masivas que resultan muy onerosas. Respecto a los costos de distribución comercial se ha establecido un plan de pagos a partir del inicio de las operaciones en 48 cuotas en lo que corresponde al proveedor de Distribucion.
(3) Seguros:	Para la cobertura del Seguro de Responsabilidad Civil y Casco de las nuevas aeronaves ATR 72-600, se ha establecido abonar mensualmente al Broker de Seguro un monto inicial durante el periodo previo de Start-up equivalente al 5% del monto de la cuota anualizada, a su vez una vez iniciadas las operaciones se amortizara el saldo de los meses previos en que las aeronaves permanezcan en tierra antes del inicio de vuelo Con respecto a los Seguros de Responsabilidad Civil y Otros relacionados al hangar, se debe tener en cuenta que no fueron incluidos en esta planilla debido a que forman parte de los Costos Estructurales de las operaciones vigentes de la Compañia.

Empresa: AVIAN LIN **Ruta** BUE - ROS - BUE **Fecha:** 18-nov-16

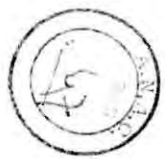
Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Frecuencias	Diarias	U	2	2	2	4	7	7	6	6	6	6	6	6	60
Frecuencias	Mensuale	U	24	52	52	104	182	182	156	156	156	156	156	150	1526
Kilómetros	Mensuale	Km	13728	29744	29744	59488	104104	104104	89232	89232	89232	89232	89232	85800	872872
Pasajeros	Mensuale	U	1486	3519	3819	9285	19132	15725	15051	15276	15500	16848	16174	15336	147151
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	1,44	3,12	3,12	6,24	10,92	10,92	9,36	9,36	9,36	9,36	9,36	9,00	91,56
Horas Block	Mensuale	U	44	95	95	191	334	334	286	286	286	286	286	275	2798
Tarifa promedio		$	$ 759	$ 810	$ 864	$ 932	$ 995	$ 1.001	$ 1.020	$ 1.037	$ 1.052	$ 1.067	$ 1.082	$ 1.098	$ 976,41
Coefic. Ocupación mensual		%	**43%**	**47%**	**51%**	**62%**	**73%**	**60%**	**67%**	**68%**	**69%**	**75%**	**72%**	**71%**	**63%**
Coefic. Ocupación mensual		%	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**	**60%**
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 1.127.750	$ 2.851.152	$ 3.300.234	$ 8.652.606	$ 19.029.963	$ 15.740.525	$ 15.355.660	$ 15.836.895	$ 16.302.298	$ 17.976.270	$ 17.506.906	$ 16.839.939	$ 150.520.198
Carga y Correo (2)		$	$ 28.800	$ 62.400	$ 62.400	$ 124.800	$ 218.400	$ 218.400	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 180.000	$ 1.831.200
Otros (3)		$	$ 5.639	$ 14.256	$ 16.501	$ 43.263	$ 95.150	$ 78.703	$ 76.778	$ 79.184	$ 81.511	$ 89.881	$ 87.535	$ 84.200	$ 752.601
Total Ingresos (1+2+3)		**$**	**$ 1.162.188**	**$ 2.927.808**	**$ 3.379.135**	**$ 8.820.669**	**$ 19.343.513**	**$ 16.037.627**	**$ 15.619.639**	**$ 16.103.280**	**$ 16.571.009**	**$ 18.253.351**	**$ 17.781.641**	**$ 17.104.139**	**$ 163.103.999**
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	35200	76267	76267	152533	266933	266933	228800	228800	228800	228800	228800	220000	2238133,333
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4)		$	$ 2.535.051	$ 2.570.967	$ 1.336.754	$ 5.388.185	$ 7.517.759	$ 7.565.563	$ 4.330.654	$ 8.801.382	$ 8.928.726	$ 9.057.911	$ 9.188.966	$ 9.302.388	$ 76.524.306
Anexo II															
Costos Operativos Variable		$	$ 1.023.379	$ 2.248.736	$ 2.278.841	$ 4.668.941	$ 8.285.179	$ 8.337.863	$ 7.284.177	$ 7.401.980	$ 7.509.076	$ 7.617.722	$ 7.727.939	$ 7.538.223	$ 71.922.057
Anexo II															
Total costos Operativos (		$	$ 3.558.430	$ 4.819.703	$ 3.615.596	$ 10.057.127	$ 15.802.937	$ 15.903.426	$ 11.614.830	$ 16.203.363	$ 16.437.802	$ 16.675.633	$ 16.916.906	$ 16.840.610	$ 148.446.363
Resultado Operativo de la		$	-$ 2.396.242	-$ 1.891.895	-$ 236.461	-$ 1.236.458	$ 3.540.576	$ 134.202	$ 4.004.808	-$ 100.083	$ 133.207	$ 1.577.718	$ 864.735	$ 263.529	$ 4.657.636
(Se transporta a planilla consolidada)															
Resultado Acumulado de la Ruta			-$ 2.396.242	-$ 4.288.137	-$ 4.524.598	-$ 5.761.056	-$ 2.220.480	-$ 2.086.278	$ 1.918.530	$ 1.818.447	$ 1.951.654	$ 3.529.372	$ 4.394.108	$ 4.657.636	

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISCLANI
APODERADO

A.N.A.C.

Empresa: AVIA **Ruta** BUE - MDQ - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	2	2	2	2	6	6	6	6	6	6	44
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	26	52	52	52	156	156	156	156	156	150	1112
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	19864	39728	39728	39728	119184	119184	119184	119184	119184	114600	849568
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	1498	3969	5916	4643	13254	14152	15725	18420	19544	17280	114399
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	1,56	3,12	3,12	3,12	9,36	9,36	9,36	9,36	9,36	9,00	66,72
Horas Block	Mensuale	U	0	0	52	104	104	104	312	312	312	312	312	300	2224
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 1.060	$ 887	$ 947	$ 1.003	$ 1.076	$ 1.093	$ 1.109	$ 1.125	$ 1.141	$ 1.158	$ 1.059,95
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	40%	53%	79%	62%	59%	63%	70%	82%	87%	80%	68%
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 1.587.859	$ 3.519.765	$ 5.599.982	$ 4.655.652	$ 14.259.720	$ 15.472.731	$ 17.440.666	$ 20.726.095	$ 22.308.043	$ 20.009.556	$ 125.580.070
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 31.200	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 187.200	$ 180.000	$ 1.334.400
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 7.939	$ 17.599	$ 28.000	$ 23.278	$ 71.299	$ 77.364	$ 87.203	$ 103.630	$ 111.540	$ 100.048	$ 627.900
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 1.626.998,15	$ 3.599.763,50	$ 5.690.382,08	$ 4.741.330,28	$ 14.518.218,99	$ 15.737.295,11	$ 17.715.069,59	$ 21.016.925,12	$ 22.606.783,08	$ 20.289.604,08	$ 127.542.370
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	41600	83200	83200	83200	249600	249600	249600	249600	249600	240000	1779200
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4)		$	$ 0	$ 0	$ 729.139	$ 2.939.010	$ 2.343.198	$ 2.358.098	$ 4.724.349	$ 9.601.508	$ 9.740.428	$ 9.881.358	$ 10.024.327	$ 10.148.059	$ 62.489.473
Anexo II															
Costos Operativos Variable		$	$ 0	$ 0	$ 1.243.004	$ 2.546.695	$ 2.582.393	$ 2.598.814	$ 7.946.375	$ 8.074.888	$ 8.191.720	$ 8.310.242	$ 8.430.479	$ 8.223.516	$ 58.148.126
Anexo II															
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 1.972.143	$ 5.485.706	$ 4.925.591	$ 4.956.912	$ 12.670.724	$ 17.676.395	$ 17.932.148	$ 18.191.600	$ 18.454.806	$ 18.371.575	$ 120.637.599
Resultado Operativo de la		$	$ 0	$ 0	-$ 345.145	-$ 1.885.942	$ 764.791	-$ 215.582	$ 1.847.495	-$ 1.939.100	-$ 217.078	$ 2.825.325	$ 4.151.977	$ 1.918.029	$ 6.904.770
(Se transporta a planilla consolidada)															
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	-$ 345.145	-$ 2.231.087	-$ 1.466.296	-$ 1.681.878	$ 165.617	-$ 1.773.483	-$ 1.990.561	$ 834.764	$ 4.986.741	$ 6.904.770	



Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - SFN - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	1	1	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	26
Frecuencias	Mensuale	U	12	26	78	78	78	78	52	52	52	52	52	50	660
Kilómetros	Mensuale	Km	9528	20644	61932	61932	61932	61932	41288	41288	41288	41288	41288	39700	524040
Pasajeros	Mensuale	U	778	1872	6178	6739	7975	6964	5017	5167	5242	5616	5391	5112	62050
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0,72	1,56	4,68	4,68	4,68	4,68	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,00	39,60
Horas Block	Mensuale	U	24	52	156	156	156	156	104	104	104	104	104	100	1320
Tarifa promedio		$	$ 814	$ 869	$ 927	$ 1.000	$ 1.067	$ 1.074	$ 1.094	$ 1.112	$ 1.128	$ 1.145	$ 1.161	$ 1.178	$ 1.047,42
Coefic. Ocupación mensual		%	45%	50%	55%	60%	71%	62%	67%	69%	70%	75%	72%	71%	64%
Coefic. Ocupación mensual		%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 633.018	$ 1.626.866	$ 5.726.876	$ 6.736.853	$ 8.509.146	$ 7.477.771	$ 5.490.812	$ 5.746.168	$ 5.913.789	$ 6.427.878	$ 6.260.045	$ 6.021.554	$ 66.570.776,86
Carga y Correo (2)		$	$ 14.400	$ 31.200	$ 93.600	$ 93.600	$ 93.600	$ 93.600	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 60.000	$ 792.000,00
Otros (3)		$	$ 3.165	$ 8.134	$ 28.634	$ 33.684	$ 42.546	$ 37.389	$ 27.454	$ 28.731	$ 29.569	$ 32.139	$ 31.300	$ 30.108	$ 332.853,88
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 650.583,14	$ 1.666.200,51	$ 5.849.110,35	$ 6.864.137,34	$ 8.645.291,59	$ 7.608.760,25	$ 5.580.665,93	$ 5.837.298,49	$ 6.005.758,08	$ 6.522.417,78	$ 6.353.745,55	$ 6.111.661,74	$ 67.695.631
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	19200	41600	124800	124800	124800	124800	83200	83200	83200	83200	83200	80000	1056000
Tipo de Cambio		$/US$	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 1.382.755	$ 1.402.345	$ 2.187.416	$ 4.408.515	$ 3.514.796	$ 3.537.146	$ 1.574.783	$ 3.200.503	$ 3.246.809	$ 3.293.786	$ 3.341.442	$ 3.382.686	$ 34.472.985
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 558.207	$ 1.226.583	$ 3.729.013	$ 3.820.043	$ 3.873.590	$ 3.898.222	$ 2.648.792	$ 2.691.629	$ 2.730.573	$ 2.770.081	$ 2.810.160	$ 2.741.172	$ 33.498.064
Total costos Operativos (		$	$ 1.940.962	$ 2.628.929	$ 5.916.429	$ 8.228.558	$ 7.388.386	$ 7.435.368	$ 4.223.575	$ 5.892.132	$ 5.977.383	$ 6.063.867	$ 6.151.602	$ 6.123.858	$ 67.971.049
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	-$ 1.290.379	-$ 962.728	-$ 67.319	-$ 1.364.421	$ 1.256.905	$ 173.392	$ 1.357.091	-$ 54.833	$ 28.376	$ 458.551	$ 202.143	-$ 12.196	-$ 275.418
Resultado Acumulado de la Ruta			-$ 1.290.379	-$ 2.253.107	-$ 2.320.426	-$ 3.684.847	-$ 2.427.942	-$ 2.254.549	-$ 897.458	-$ 952.292	-$ 923.916	-$ 465.365	-$ 263.221	-$ 275.418	

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

516

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - PMY - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción	Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves	U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias Diarias	U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Frecuencias Mensuale	U	12	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	25	297
Kilómetros Mensuale	Km	25896	56108	56108	56108	56108	56108	56108	56108	56108	56108	56108	53950	640926
Pasajeros Mensuale	U	778	1947	2209	2434	2958	2434	2583	2733	2883	3033	3108	2880	29978
Carga exclusivo Mensuale	Ton	0,72	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	17,82
Horas Block Mensuale	U	60	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	125	1485
Tarifa promedio	$	$ 2.033	$ 2.171	$ 2.316	$ 2.497	$ 2.532	$ 2.548	$ 2.597	$ 2.639	$ 2.677	$ 2.716	$ 2.755	$ 2.795	$ 2.522,98
Coefic Ocupación mensual	%	45%	52%	59%	65%	79%	65%	69%	73%	77%	81%	83%	80%	69%
Coefic Ocupación mensual	%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos														
Pasajes (1)	$	$ 1.581.133	$ 4.226.079	$ 5.114.913	$ 6.076.456	$ 7.488.753	$ 6.200.813	$ 6.708.986	$ 7.212.704	$ 7.717.996	$ 8.236.400	$ 8.561.879	$ 8.049.821	$ 77.175.933,01
Carga y Correo (2)	$	$ 14.400	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 356.400,00
Otros (3)	$	$ 7.906	$ 21.130	$ 25.575	$ 30.382	$ 37.444	$ 31.004	$ 33.545	$ 36.064	$ 38.590	$ 41.182	$ 42.809	$ 40.249	$ 385.879,67
Total Ingresos (1+2+3)	$	$ 1.603.439,05	$ 4.278.409,18	$ 5.171.687,71	$ 6.138.038,12	$ 7.557.396,31	$ 6.263.016,86	$ 6.773.730,85	$ 7.279.967,20	$ 7.787.785,97	$ 8.308.782,10	$ 8.635.888,71	$ 8.120.070,61	$ 77.918.213
Variables Consideradas														
Precio Combustible	($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible	Litros	48000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	100000	1168000
Tipo de Cambio	$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72														
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II	$	$ 3.456.888	$ 3.505.864	$ 1.822.847	$ 3.673.763	$ 2.928.997	$ 2.947.622	$ 1.968.479	$ 4.000.628	$ 4.058.512	$ 4.117.232	$ 4.176.803	$ 4.228.358	$ 40.885.992
Costos Operativos Variable Anexo II	$	$ 1.395.517	$ 3.066.458	$ 3.107.511	$ 3.183.369	$ 3.227.992	$ 3.248.518	$ 3.310.990	$ 3.364.537	$ 3.413.217	$ 3.462.601	$ 3.512.700	$ 3.426.465	$ 37.719.873
Total costos Operativos (	$	$ 4.852.405	$ 6.572.322	$ 4.930.358	$ 6.857.132	$ 6.156.989	$ 6.196.140	$ 5.279.468	$ 7.365.165	$ 7.471.728	$ 7.579.833	$ 7.689.503	$ 7.654.823	$ 78.605.865
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)	$	-$ 3.248.966	-$ 2.293.913	$ 241.330	-$ 719.094	$ 1.400.408	$ 66.877	$ 1.494.262	-$ 85.198	$ 316.058	$ 728.949	$ 946.386	$ 465.248	-$ 687.652
Resultado Acumulado de la Ruta		-$ 3.248.966	-$ 5.542.878	-$ 5.301.548	-$ 6.020.642	-$ 4.620.235	-$ 4.553.358	-$ 3.059.095	-$ 3.144.293	-$ 2.828.235	-$ 2.099.286	-$ 1.152.900	-$ 687.652	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - VDM - PMY - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	12	26	26	26	26	26	26	26	26	25	245
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	25944	56212	56212	56212	56212	56212	56212	56212	56212	54050	529690
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	950	2246	2958	2434	2583	2733	2883	3033	3108	2880	25808
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0,72	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	14,70
Horas Block	Mensuale	U	0	0	60	130	130	130	130	130	130	130	130	125	1225
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 2.084	$ 2.247	$ 2.279	$ 2.293	$ 2.337	$ 2.375	$ 2.409	$ 2.444	$ 2.480	$ 2.516	$ 2.346,45
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	55%	60%	79%	65%	69%	73%	77%	81%	83%	80%	72%
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 1.980.612	$ 5.048.133	$ 6.739.877	$ 5.580.732	$ 6.038.087	$ 6.491.433	$ 6.946.196	$ 7.412.760	$ 7.705.691	$ 7.244.839	$ 61.188.360,94
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 14.400	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 294.000,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 9.903	$ 25.241	$ 33.699	$ 27.904	$ 30.190	$ 32.457	$ 34.731	$ 37.064	$ 38.528	$ 36.224	$ 305.941,80
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 2.004.914,80	$ 5.104.573,21	$ 6.804.776,68	$ 5.639.835,18	$ 6.099.477,76	$ 6.555.090,48	$ 7.012.127,37	$ 7.481.023,89	$ 7.775.419,84	$ 7.311.063,54	$ 61.788.303
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	48000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	104000	100000	980000
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 841.314	$ 3.673.763	$ 2.928.997	$ 2.947.622	$ 1.968.479	$ 4.000.628	$ 4.058.512	$ 4.117.232	$ 4.176.803	$ 4.228.358	$ 32.941.708
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 1.434.236	$ 3.183.369	$ 3.227.992	$ 3.248.518	$ 3.310.990	$ 3.364.537	$ 3.413.217	$ 3.462.601	$ 3.512.700	$ 3.426.465	$ 31.584.622
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 2.275.550	$ 6.857.132	$ 6.156.989	$ 6.196.140	$ 5.279.468	$ 7.365.165	$ 7.471.728	$ 7.579.833	$ 7.689.503	$ 7.654.823	$ 64.526.330
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	-$ 270.635	-$ 1.752.559	$ 647.788	-$ 556.305	$ 820.009	-$ 810.074	-$ 459.601	-$ 98.809	$ 85.917	-$ 343.759	-$ 2.738.027
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	-$ 270.635	-$ 2.023.194	-$ 1.375.406	-$ 1.931.710	-$ 1.111.701	-$ 1.921.775	-$ 2.381.376	-$ 2.480.185	-$ 2.394.268	-$ 2.738.027	

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C.

Empresa: AVIAN **Ruta:** BUE - MVD - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Dianas	U	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	52	52	52	52	52	52	52	50	414
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	22984	22984	22984	22984	22984	22984	22984	22100	182988
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	4867	4118	3969	4418	5017	6065	6215	5688	40357
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,00	24,84
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	78	78	78	78	78	78	78	75	621
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.103	$ 1.110	$ 1.132	$ 1.150	$ 1.166	$ 1.183	$ 1.200	$ 1.218	$ 1.157,87
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	65%	55%	53%	59%	67%	81%	83%	79%	68%
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 5.369.422	$ 4.572.248	$ 4.490.715	$ 5.079.945	$ 5.852.217	$ 7.177.434	$ 7.461.066	$ 6.927.159	$ 46.930.206,14
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 62.400	$ 60.000	$ 496.800,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 26.847	$ 22.861	$ 22.454	$ 25.400	$ 29.261	$ 35.887	$ 37.305	$ 34.636	$ 234.651,03
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 5.458.669,14	$ 4.657.508,92	$ 4.575.568,16	$ 5.167.745,04	$ 5.943.878,08	$ 7.275.721,55	$ 7.560.771,59	$ 7.021.794,69	$ 47.661.657
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	62400	62400	62400	62400	62400	62400	62400	60000	496800
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.757.398	$ 1.768.573	$ 1.181.087	$ 2.400.377	$ 2.435.107	$ 2.470.339	$ 2.506.082	$ 2.537.015	$ 17.055.979
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 2.839.598	$ 2.857.655	$ 2.912.610	$ 2.959.714	$ 3.002.537	$ 3.045.979	$ 3.090.050	$ 3.014.191	$ 23.722.333
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 4.596.996	$ 4.626.228	$ 4.093.697	$ 5.360.091	$ 5.437.644	$ 5.516.319	$ 5.596.132	$ 5.551.206	$ 40.778.312
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 861.673	$ 31.281	$ 481.871	-$ 192.346	$ 506.234	$ 1.759.403	$ 1.964.640	$ 1.470.589	$ 6.883.345
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 861.673	$ 892.954	$ 1.374.825	$ 1.182.479	$ 1.688.713	$ 3.448.116	$ 5.412.756	$ 6.883.345	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - LUQ - RCU - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	12	26	26	26	26	26	26	26	26	25	245
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	18120	39260	39260	39260	39260	39260	39260	39260	39260	37750	369950
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	795	1984	2696	2396	2359	2546	2658	2958	2920	2448	23760
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0,72	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	14,70
Horas Block	Mensuale	U	0	0	47	102	102	102	102	102	102	102	102	98	964
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 1.472	$ 1.508	$ 1.610	$ 1.620	$ 1.816	$ 1.938	$ 1.966	$ 1.994	$ 2.023	$ 2.052	$ 1.799,82
Coefic Ocupación mensual		%	0%	0%	46%	53%	72%	64%	63%	68%	71%	79%	78%	68%	66%
Coefic Ocupación mensual		%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 1.170.076	$ 2.992.254	$ 4.338.872	$ 3.881.300	$ 4.283.542	$ 4.933.193	$ 5.225.359	$ 5.898.254	$ 5.907.851	$ 5.023.994	$ 43.654.694,75
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 14.400	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 294.000,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 5.850	$ 14.961	$ 21.694	$ 19.406	$ 21.418	$ 24.666	$ 26.127	$ 29.491	$ 29.539	$ 25.120	$ 218.273,47
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 1.190.326,06	$ 3.038.415,13	$ 4.391.766,54	$ 3.931.906,47	$ 4.336.159,37	$ 4.989.058,87	$ 5.282.685,72	$ 5.958.945,16	$ 5.968.590,72	$ 5.079.114,19	$ 44.166.968
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	37760	81813	81813	81813	81813	81813	81813	81813	81813	78667	770933,3333
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 661.834	$ 2.890.027	$ 2.304.144	$ 2.318.796	$ 1.548.537	$ 3.147.161	$ 3.192.696	$ 3.238.890	$ 3.285.752	$ 3.326.308	$ 25.914.143
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 1.128.265	$ 2.504.250	$ 2.539.353	$ 2.555.501	$ 2.604.645	$ 2.646.769	$ 2.685.064	$ 2.723.913	$ 2.763.324	$ 2.695.486	$ 24.846.570
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 1.790.099	$ 5.394.277	$ 4.843.498	$ 4.874.297	$ 4.153.182	$ 5.793.930	$ 5.877.759	$ 5.962.802	$ 6.049.075	$ 6.021.794	$ 50.760.713
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	-$ 599.773	-$ 2.355.862	-$ 451.731	-$ 942.390	$ 182.978	-$ 804.871	-$ 595.074	-$ 3.857	-$ 80.485	-$ 942.680	-$ 6.593.745
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	-$ 599.773	-$ 2.955.635	-$ 3.407.366	-$ 4.349.757	-$ 4.166.779	-$ 4.971.650	-$ 5.566.723	-$ 5.570.581	-$ 5.651.065	-$ 6.593.745	

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

518

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE- RSA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	17	17	17	17	17	16	102,6
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	0	0	19953	19953	19953	19953	19953	18432	118195
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	1372	1521	1746	2020	1920	1682	10262
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	0	0	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	0,96	6,16
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	49	49	49	49	49	45	291
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.280	$ 1.301	$ 1.319	$ 1.339	$ 1.358	$ 1.378	$ 1.329,02
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	55%	61%	70%	81%	77%	73%	70%
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.755.764	$ 1.978.794	$ 2.303.602	$ 2.704.164	$ 2.607.818	$ 2.316.969	$ 13.667.111,08
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 20.784	$ 20.784	$ 20.784	$ 20.784	$ 20.784	$ 19.200	$ 123.120,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 8.779	$ 9.894	$ 11.518	$ 13.521	$ 13.039	$ 11.585	$ 68.335,56
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 1.785.326,55	$ 2.009.472,31	$ 2.335.904,07	$ 2.738.468,84	$ 2.641.641,40	$ 2.347.753,47	$ 13.858.567
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	0	0	39259	39259	39259	39259	39259	36267	232560
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 743.076	$ 1.510.186	$ 1.532.036	$ 1.554.202	$ 1.576.690	$ 1.533.484	$ 8.449.674
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.249.856	$ 1.270.069	$ 1.288.445	$ 1.307.087	$ 1.325.999	$ 1.242.665	$ 7.684.122
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.992.932	$ 2.780.255	$ 2.820.482	$ 2.861.290	$ 2.902.689	$ 2.776.149	$ 16.133.796
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 207.605	-$ 770.783	-$ 484.578	-$ 122.821	-$ 261.047	-$ 428.396	-$ 2.275.229
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 207.605	-$ 978.388	-$ 1.462.966	-$ 1.585.787	-$ 1.846.834	-$ 2.275.229	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - BHI - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	26	26	26	26	26	25	155
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	0	0	29796	29796	29796	29796	29796	28650	177630
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	2097	2134	2808	3108	2958	2664	15768
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	0	0	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	9,30
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	78	78	78	78	78	75	465
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.323	$ 1.415	$ 1.511	$ 1.533	$ 1.555	$ 1.577	$ 1.485,41
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	56%	57%	75%	83%	79%	74%	71%
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 2.772.950	$ 3.019.067	$ 4.242.034	$ 4.762.441	$ 4.598.510	$ 4.201.719	$ 23.596.721,29
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 186.000,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 13.865	$ 15.095	$ 21.210	$ 23.812	$ 22.993	$ 21.009	$ 117.983,61
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 2.818.015,03	$ 3.065.362,31	$ 4.294.444,14	$ 4.817.452,72	$ 4.652.702,77	$ 4.252.727,92	$ 23.900.705
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	0	0	62400	62400	62400	62400	62400	60000	372000
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.181.087	$ 2.400.377	$ 2.435.107	$ 2.470.339	$ 2.506.082	$ 2.537.015	$ 13.530.007
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.986.594	$ 2.018.722	$ 2.047.930	$ 2.077.561	$ 2.107.620	$ 2.055.879	$ 12.294.305
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 3.167.681	$ 4.419.099	$ 4.483.037	$ 4.547.900	$ 4.613.702	$ 4.592.894	$ 25.824.312
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 349.666	-$ 1.353.737	-$ 188.593	$ 269.553	$ 39.001	-$ 340.166	-$ 1.923.607
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 349.666	-$ 1.703.403	-$ 1.891.995	-$ 1.622.443	-$ 1.583.441	-$ 1.923.607	

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE -COC - AOL - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	13	13	13	13	13	13	77,4
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	0	0	14371	14371	14371	14371	14371	14371	86224
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	1059	1263	1375	1542	1468	1393	8099
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	0	0	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	4,64
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	40	40	40	40	40	40	240
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.651	$ 1.678	$ 1.702	$ 1.727	$ 1.752	$ 1.777	$ 1.714,24
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	57%	68%	74%	83%	79%	75%	73%
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.748.079	$ 2.119.154	$ 2.339.504	$ 2.662.005	$ 2.570.375	$ 2.475.536	$ 13.914.652,20
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 15.480	$ 15.480	$ 15.480	$ 15.480	$ 15.480	$ 15.480	$ 92.880,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 8.740	$ 10.596	$ 11.698	$ 13.310	$ 12.852	$ 12.378	$ 69.573,26
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 1.772.299,08	$ 2.145.229,56	$ 2.366.681,98	$ 2.690.794,87	$ 2.598.706,55	$ 2.503.393,41	$ 14.077.105
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	0	0	31992	31992	31992	31992	31992	31992	191952
Tipo de Cambio		$/US$	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 605.534	$ 1.230.655	$ 1.248.461	$ 1.266.524	$ 1.284.849	$ 1.352.736	$ 6.988.759
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.018.511	$ 1.034.983	$ 1.049.958	$ 1.065.149	$ 1.080.560	$ 1.096.195	$ 6.345.357
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.624.046	$ 2.265.638	$ 2.298.419	$ 2.331.673	$ 2.365.409	$ 2.448.931	$ 13.334.116
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 148.253	-$ 120.408	$ 68.263	$ 359.122	$ 233.297	$ 54.463	$ 742.990
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 148.253	$ 27.845	$ 96.108	$ 455.230	$ 688.527	$ 742.990	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - COC - PRA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	17	17	17	17	17	17	103,2
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	0	0	16512	16512	16512	16512	16512	16512	99072
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	1461	1684	1808	2031	1981	1858	10824
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	0	0	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	6,19
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	43	43	43	43	43	43	258
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.577	$ 1.602	$ 1.625	$ 1.649	$ 1.673	$ 1.697	$ 1.637,20
Coefic Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	59%	68%	73%	82%	80%	75%	73%
Coefic Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 2.304.124	$ 2.698.548	$ 2.938.886	$ 3.348.978	$ 3.314.568	$ 3.152.368	$ 17.757.470,85
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 20.640	$ 20.640	$ 20.640	$ 20.640	$ 20.640	$ 20.640	$ 123.840,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 11.521	$ 13.493	$ 14.694	$ 16.745	$ 16.573	$ 15.762	$ 88.787,35
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 2.336.284,31	$ 2.732.680,64	$ 2.974.219,97	$ 3.386.362,60	$ 3.351.781,24	$ 3.188.769,44	$ 17.970.098
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	0	0	34400	34400	34400	34400	34400	34400	206400
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 651.112	$ 1.323.285	$ 1.342.431	$ 1.361.854	$ 1.381.558	$ 1.454.555	$ 7.514.795
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.095.173	$ 1.112.885	$ 1.128.987	$ 1.145.322	$ 1.161.893	$ 1.178.704	$ 6.822.964
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.746.286	$ 2.436.170	$ 2.471.418	$ 2.507.176	$ 2.543.451	$ 2.633.259	$ 14.337.759
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 589.999	$ 296.511	$ 502.802	$ 879.187	$ 808.330	$ 555.510	$ 3.632.339
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 589.999	$ 886.509	$ 1.389.312	$ 2.268.499	$ 3.076.829	$ 3.632.339	

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO NICOLANI
APODERADO

520

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción	Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves	U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias Diarias	U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Frecuencias Mensuale	U	12	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	25	297
Kilómetros Mensuale	Km	16704	36192	36192	36192	36192	36192	36192	36192	36192	36192	36192	34800	413424
Pasajeros Mensuale	U	351	761	761	781	800	761	771	781	790	810	800	751	8917
Carga exclusivo Mensuale	Ton	0,72	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	17,82
Horas Block Mensuale	U	44	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	92	1089
Tarifa promedio	$	$ 2.897	$ 2.938	$ 2.977	$ 3.050	$ 3.093	$ 3.112	$ 3.172	$ 3.223	$ 3.270	$ 3.317	$ 3.365	$ 3.414	$ 3.152,34
Coefic Ocupación mensual	%	77%	77%	77%	79%	81%	77%	78%	79%	80%	82%	81%	79%	79%
Coefic Ocupación mensual	%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos														
Pasajes (1)	$	$ 1.017.103	$ 2.234.946	$ 2.264.866	$ 2.380.418	$ 2.474.894	$ 2.367.637	$ 2.444.509	$ 2.515.889	$ 2.584.598	$ 2.687.543	$ 2.693.179	$ 2.562.197	$ 28.227.779,28
Carga y Correo (2)	$	$ 14.400	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 356.400,00
Otros (3)	$	$ 5.086	$ 11.175	$ 11.324	$ 11.902	$ 12.374	$ 11.838	$ 12.223	$ 12.579	$ 12.923	$ 13.438	$ 13.466	$ 12.811	$ 141.138,90
Total Ingresos (1+2+3)	$	$ 1.036.588,87	$ 2.277.320,24	$ 2.307.390,53	$ 2.423.520,28	$ 2.518.468,38	$ 2.410.675,46	$ 2.487.931,16	$ 2.559.668,59	$ 2.628.720,90	$ 2.732.180,88	$ 2.737.844,82	$ 2.605.008,08	$ 28.725.318
Variables Consideradas														
Precio Combustible	($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible	Litros	18920	40993	40993	40993	40993	40993	40993	40993	40993	40993	40993	39417	468270
Tipo de Cambio	$/US$	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve J-32														
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II	$	$ 1.357.266	$ 1.376.495	$ 1.394.923	$ 1.428.975	$ 1.449.005	$ 1.458.219	$ 1.486.262	$ 1.510.299	$ 1.532.150	$ 1.554.318	$ 1.576.807	$ 1.599.621	$ 17.724.341
Costos Operativos Variable Anexo II	$	$ 375.661	$ 825.465	$ 836.516	$ 856.936	$ 868.948	$ 874.474	$ 891.290	$ 905.705	$ 918.809	$ 932.103	$ 945.589	$ 922.375	$ 10.153.871
Total costos Operativos (4	$	$ 1.732.927	$ 2.201.960	$ 2.231.439	$ 2.285.911	$ 2.317.953	$ 2.332.693	$ 2.377.552	$ 2.416.003	$ 2.450.959	$ 2.486.421	$ 2.522.396	$ 2.521.997	$ 27.878.212
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)	$	-$ 696.338	$ 75.361	$ 75.952	$ 137.609	$ 200.515	$ 77.983	$ 110.379	$ 143.665	$ 177.761	$ 245.760	$ 215.449	$ 83.011	$ 847.106
Resultado Acumulado de la Ruta		-$ 696.338	-$ 620.978	-$ 545.026	-$ 407.416	-$ 206.901	-$ 128.919	-$ 18.540	$ 125.125	$ 302.887	$ 548.646	$ 764.095	$ 847.106	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE - TDL - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Frecuencias	Mensuale	U	12	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	25	297
Kilómetros	Mensuale	Km	7440	16120	16120	16120	16120	16120	16120	16120	16120	16120	16120	15500	184140
Pasajeros	Mensuale	U	342	761	761	781	840	781	741	781	771	840	800	751	8947
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0,72	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	17,82
Horas Block	Mensuale	U	16	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	33	396
Tarifa promedio		$	$ 1.169	$ 1.185	$ 1.201	$ 1.231	$ 1.248	$ 1.256	$ 1.280	$ 1.301	$ 1.319	$ 1.339	$ 1.358	$ 1.378	$ 1.272,00
Coefic. Ocupación mensual		%	75%	77%	77%	79%	85%	79%	75%	79%	78%	85%	81%	79%	79%
Coefic. Ocupación mensual		%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 399.750	$ 901.820	$ 913.893	$ 960.520	$ 1.047.957	$ 980.177	$ 948.443	$ 1.015.183	$ 1.016.835	$ 1.124.122	$ 1.086.721	$ 1.033.869	$ 11.429.291,27
Carga y Correo (2)		$	$ 14.400	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 356.400,00
Otros (3)		$	$ 1.999	$ 4.509	$ 4.569	$ 4.803	$ 5.240	$ 4.901	$ 4.742	$ 5.076	$ 5.084	$ 5.621	$ 5.434	$ 5.169	$ 57.146,46
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 416.148,87	$ 937.529,22	$ 949.662,85	$ 996.522,22	$ 1.084.396,81	$ 1.016.277,90	$ 984.385,16	$ 1.051.459,25	$ 1.053.119,41	$ 1.160.942,75	$ 1.123.354,93	$ 1.069.038,35	$ 11.842.838
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	6880	14907	14907	14907	14907	14907	14907	14907	14907	14907	14907	14333	170280
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve J-32															
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II		$	$ 493.551	$ 500.544	$ 507.245	$ 519.627	$ 526.911	$ 530.262	$ 540.459	$ 549.199	$ 557.146	$ 565.207	$ 573.384	$ 581.680	$ 6.445.215
Costos Operativos Variable Anexo II		$	$ 136.604	$ 300.169	$ 304.188	$ 311.613	$ 315.981	$ 317.990	$ 324.106	$ 329.347	$ 334.112	$ 338.947	$ 343.851	$ 335.409	$ 3.692.317
Total costos Operativos (		$	$ 630.155	$ 800.713	$ 811.432	$ 831.240	$ 842.892	$ 848.252	$ 864.565	$ 878.547	$ 891.258	$ 904.153	$ 917.235	$ 917.090	$ 10.137.532
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)		$	-$ 214.006	$ 136.817	$ 138.231	$ 165.282	$ 241.505	$ 168.026	$ 119.821	$ 172.913	$ 161.861	$ 256.790	$ 206.120	$ 151.949	$ 1.705.306
Resultado Acumulado de la Ruta			-$ 214.006	-$ 77.190	$ 61.041	$ 226.323	$ 467.827	$ 635.853	$ 755.674	$ 928.587	$ 1.090.448	$ 1.347.238	$ 1.553.357	$ 1.705.306	

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

58

521

Empresa: AVIA **Ruta** BUE - NCJ - VMA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción	Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves	U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias Diarias	U	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Frecuencias Mensuale	U	12	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	25	297
Kilómetros Mensuale	Km	14952	32396	32396	32396	32396	32396	32396	32396	32396	32396	32396	31150	370062
Pasajeros Mensuale	U	333	721	721	721	721	721	721	800	692	741	711	751	8355
Carga exclusivo Mensuale	Ton	0,72	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	17,82
Horas Block Mensuale	U	34	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	71	842
Tarifa promedio	$	$ 2.626	$ 2.663	$ 2.699	$ 2.764	$ 2.803	$ 2.821	$ 2.875	$ 2.922	$ 2.964	$ 3.007	$ 3.050	$ 3.095	$ 2.857,39
Coefic Ocupación mensual	%	73%	73%	73%	73%	73%	73%	73%	81%	70%	75%	72%	79%	74%
Coefic Ocupación mensual	%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos														
Pasajes (1)	$	$ 874.043	$ 1.920.590	$ 1.946.302	$ 1.993.814	$ 2.021.762	$ 2.034.618	$ 2.073.745	$ 2.338.218	$ 2.049.919	$ 2.228.119	$ 2.169.943	$ 2.322.459	$ 23.973.532,56
Carga y Correo (2)	$	$ 14.400	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 356.400,00
Otros (3)	$	$ 4.370	$ 9.603	$ 9.732	$ 9.969	$ 10.109	$ 10.173	$ 10.369	$ 11.691	$ 10.250	$ 11.141	$ 10.850	$ 11.612	$ 119.867,66
Total Ingresos (1+2+3)	$	$ 892.813,23	$ 1.961.392,95	$ 1.987.233,71	$ 2.034.982,96	$ 2.063.070,75	$ 2.075.991,13	$ 2.115.314,04	$ 2.381.109,18	$ 2.091.368,26	$ 2.270.459,93	$ 2.211.992,45	$ 2.364.071,65	$ 24.449.800
Variables Consideradas														
Precio Combustible	($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible	Litros	14620	31677	31677	31677	31677	31677	31677	31677	31677	31677	31677	30458	361845
Tipo de Cambio	$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve J-32														
Costos Operativos Fijos (4) Anexo II	$	$ 1.048.796	$ 1.063.655	$ 1.077.895	$ 1.104.208	$ 1.119.686	$ 1.126.806	$ 1.148.475	$ 1.167.049	$ 1.183.934	$ 1.201.064	$ 1.218.442	$ 1.236.071	$ 13.696.082
Costos Operativos Variable Anexo II	$	$ 290.284	$ 637.859	$ 646.398	$ 662.178	$ 671.460	$ 675.730	$ 688.724	$ 699.863	$ 709.989	$ 720.261	$ 730.682	$ 712.745	$ 7.846.173
Total costos Operativos (	$	$ 1.339.080	$ 1.701.514	$ 1.724.294	$ 1.766.386	$ 1.791.146	$ 1.802.535	$ 1.837.200	$ 1.866.912	$ 1.893.923	$ 1.921.326	$ 1.949.124	$ 1.948.816	$ 21.542.255
Resultado Operativo de la (Se transporta a planilla consolidada)	$	-$ 446.267	$ 259.879	$ 262.940	$ 268.597	$ 271.925	$ 273.456	$ 278.114	$ 514.197	$ 197.445	$ 349.134	$ 262.868	$ 415.256	$ 2.907.545
Resultado Acumulado de la Ruta		-$ 446.267	-$ 186.388	$ 76.552	$ 345.149	$ 617.074	$ 890.530	$ 1.168.645	$ 1.682.842	$ 1.880.287	$ 2.229.421	$ 2.492.289	$ 2.907.545	

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE-PMY-CRD-PMY-AEP **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	26	26	26	26	26	25	155
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	0	0	76180	76180	76180	76180	76180	73250	454150
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	2022	2359	2583	3108	3033	2844	15948
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	0	0	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	1,50	9,30
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	178	178	178	178	178	171	1059
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 3.525	$ 3.582	$ 3.633	$ 3.686	$ 3.739	$ 3.793	$ 3.659,62
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	54%	63%	69%	83%	81%	79%	72%
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 7.125.693	$ 8.447.756	$ 9.386.171	$ 11.453.971	$ 11.339.701	$ 10.788.198	$ 58.541.490,05
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 31.200	$ 30.000	$ 186.000,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 35.628	$ 42.239	$ 46.931	$ 57.270	$ 56.699	$ 53.941	$ 292.707,45
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 7.192.521,59	$ 8.521.194,46	$ 9.464.302,23	$ 11.542.440,72	$ 11.427.599,25	$ 10.872.139,27	$ 59.020.198
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	0	0	142133	142133	142133	142133	142133	136667	847333
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 2.690.255	$ 5.467.525	$ 5.546.633	$ 5.626.884	$ 5.708.297	$ 5.778.756	$ 30.818.350
Anexo II															
Costos Operativos Variable		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 4.525.019	$ 4.598.200	$ 4.664.729	$ 4.732.221	$ 4.800.690	$ 4.682.835	$ 28.003.694
Anexo II															
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 7.215.273	$ 10.065.725	$ 10.211.362	$ 10.359.106	$ 10.508.987	$ 10.461.591	$ 58.822.044
Resultado Operativo de la		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 22.752	-$ 1.544.531	-$ 747.060	$ 1.183.335	$ 918.612	$ 410.548	$ 198.154
(Se transporta a planilla consolidada)															
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 22.752	-$ 1.567.283	-$ 2.314.342	-$ 1.131.007	-$ 212.395	$ 198.154	

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO NICOLANI
APODERADO

Empresa: AVIAN **Ruta** BUE-POA-BUE **Fecha:** 18-nov-16

Datos de Producción		Mes	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18	
Aeronaves		U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
Frecuencias	Diarias	U	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Frecuencias	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	12	12	12	12	12	12	72
Kilómetros	Mensuale	Km	0	0	0	0	0	0	20520	20520	20520	20520	20520	20520	123120
Pasajeros	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	778	968	1158	1382	1400	1365	7050
Carga exclusivo	Mensuale	Ton	0	0	0	0	0	0	0,72	0,72	0,72	0,72	0,72	0,72	4,32
Horas Block	Mensuale	U	0	0	0	0	0	0	48	48	48	48	48	48	288
Tarifa promedio		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 2.128	$ 2.457	$ 2.745	$ 3.880	$ 3.936	$ 3.289	$ 3.072,48
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	45%	56%	67%	80%	81%	79%	68%
Coefic. Ocupación mensual		%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ingresos															
Pasajes (1)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.654.733	$ 2.377.590	$ 3.178.051	$ 5.363.549	$ 5.509.166	$ 4.489.880	$ 22.572.968,90
Carga y Correo (2)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 14.400	$ 14.400	$ 14.400	$ 14.400	$ 14.400	$ 14.400	$ 86.400,00
Otros (3)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 8.274	$ 11.888	$ 15.890	$ 26.818	$ 27.546	$ 22.449	$ 112.864,84
Total Ingresos (1+2+3)		$	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 1.677.406,46	$ 2.403.877,71	$ 3.208.341,46	$ 5.404.766,85	$ 5.551.112,18	$ 4.526.729,08	$ 22.772.234
Variables Consideradas															
Precio Combustible		($/Litro	$ 10,33	$ 10,48	$ 10,62	$ 10,88	$ 11,03	$ 11,10	$ 11,32	$ 11,50	$ 11,67	$ 11,83	$ 12,01	$ 12,18	$ 11,25
Consumo Combustible		Litros	0	0	0	0	0	0	38400	38400	38400	38400	38400	38400	230400
Tipo de Cambio		$/U$S	$ 16,94	$ 17,18	$ 17,41	$ 17,84	$ 18,09	$ 18,20	$ 18,55	$ 18,85	$ 19,12	$ 19,40	$ 19,68	$ 19,96	$ 18,43
Costos Operativos - Aeroanve ATR 72															
Costos Operativos Fijos (4)		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 726.823	$ 1.477.155	$ 1.498.527	$ 1.520.209	$ 1.542.204	$ 1.623.689	$ 8.388.608
Anexo II															
Costos Operativos Variable		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.792.375	$ 1.821.362	$ 1.847.715	$ 1.874.449	$ 1.901.569	$ 1.929.082	$ 11.166.553
Anexo II															
Total costos Operativos (		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 2.519.198	$ 3.298.517	$ 3.346.242	$ 3.394.658	$ 3.443.773	$ 3.552.772	$ 19.555.161
Resultado Operativo de la		$	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 841.792	-$ 894.640	-$ 137.901	$ 2.010.109	$ 2.107.339	$ 973.957	$ 3.217.073
(Se transporta a planilla consolidada)															
Resultado Acumulado de la Ruta			$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	-$ 841.792	-$ 1.736.431	-$ 1.874.332	$ 135.777	$ 2.243.116	$ 3.217.073	

ANEXO V-

Planilla de Análisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Empresa: AVIAN LINEAS AEREAS S.A. **Ruta:** BUE - ROS - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	ROS	286	0.55	733	78
Tramo 2	ROS	BUE	286	0.55	733	78
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	**Ingreso Mensual del Tramo**
Tramo 1-2	$ 600,00	$ 5.250,00	$ 976,41	45	$ 1.200,00	0,06	45	63,17%	60,00%	$ 44.407,20	$ 6.928.723,98
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 600,00	$ 5.250,00	$ 976,41	45	$ 1.200,00	0,06	45	63,17%	60,00%	$ 44.407,20	$ 6.928.723,98
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 13.857.447,95

FOLIO 82

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: AVIAN LINEAS AEREAS S.A. **Ruta:** BUE - MDQ - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	MDQ	382	1:00	800	78
Tramo 2	MDQ	BUE	382	1:00	800	78
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	**Ingreso Mensual del Tramo**
Tramo 1-2	$ 553,00	$ 4.000,00	$ 1.059,95	49	$ 1.200,00	0,06	49	67,50%	60,00%	$ 51.514	$ 8.037.341,82
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 553,00	$ 4.000,00	$ 1.059,95	49	$ 1.200,00	0,06	49	67,50%	60,00%	$ 51.514	$ 8.037.341,82
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 16.074.683,65

AVIAN Lineas Aéreas SA
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 61

47

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: AVIAN LINEAS AEREAS S A **Ruta:** BUE - ROS - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	ROS	286	0:55	733	78
Tramo 2	ROS	BUE	286	0:55	733	78
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	**Ingreso Mensual del Tramo**
Tramo 1-2	$ 600,00	$ 5.250,00	$ 976,41	45	$ 1.200,00	0,06	45	63,17%	60,00%	$ 44.407,20	$ 6.928.723,98
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 600,00	$ 5.250,00	$ 976,41	45	$ 1.200,00	0,06	45	63,17%	60,00%	$ 44.407,20	$ 6.928.723,98
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 13.857.447,95

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: AVIAN LINEAS AEREAS S A. **Ruta:** BUE - MDQ - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	MDQ	382	1:00	800	78
Tramo 2	MDQ	BUE	382	1:00	800	78
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 553,00	$ 4.000,00	$ 1.059,95	49	$ 1.200,00	0,06	49	67,50%	60,00%	$ 51.514	$ 8.037.341,82
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 553,00	$ 4.000,00	$ 1.059,95	49	$ 1.200,00	0,06	49	67,50%	60,00%	$ 51.514	$ 8.037.341,82
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 16.074.683,65

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - SFN - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	SFN	397	1:00	800	26
Tramo 2	SFN	BUE	397	1:00	800	26
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	**Ingreso Mensual del Tramo**
Tramo 1-2	$ 465,00	$ 4.500,00	$ 1.047,42	46	$ 1.200,00	0,06	46	63,92%	60,00%	$ 48.202,43	$ 2.507.726,28
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 465,00	$ 4.500,00	$ 1.047,42	46	$ 1.200,00	0,06	46	63,92%	60,00%	$ 48.202,43	$ 2.507.726,28
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 5.015.452,57

ANEXO 67

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - PMY - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	PMY	1079	2:30	2000	13
Tramo 2	PMY	BUE	1079	2:30	2000	13
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 1.126,00	$ 6.000,00	$ 2.522,98	50	$ 1.200,00	0,06	50	69,00%	60,00%	$ 125.341,66	$ 3.260.083,18
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 1.126,00	$ 6.000,00	$ 2.522,98	50	$ 1.200,00	0,06	50	69,00%	60,00%	$ 125.341,66	$ 3.260.083,18
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 6.520.166,36

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

68

526

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - VDM - PMY - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	VDM	800	1:45	1400	13
Tramo 2	VDM	PMY	283	0:40	533	13
Tramo 3	PMY	BUE	1079	2:30	2000	13
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 1.300,00	$ 6.000,00	$ 2.346,45	26	$ 600,00	0,03	26	36,10%	30,00%	$ 60.989,05	$ 1.586.315,38
Tramo 1-3	$ 1.300,00	$ 6.000,00	$ 2.346,45	26	$ 600,00	0,03	26	36,10%	30,00%	$ 60.989,05	$ 1.586.315,38
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 1.300,00	$ 6.000,00	$ 2.346,45	26	$ 600,00	0,03	26	36,10%	30,00%	$ 60.989,05	$ 1.586.315,38
Tramo 3-1	$ 1.300,00	$ 6.000,00	$ 2.346,45	26	$ 600,00	0,03	26	36,10%	30,00%	$ 60.989,05	$ 1.586.315,38
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 6.345.261,50

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - MVD - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	MVD	221	0:45	600	26
Tramo 2	MVD	BUE	221	0.45	600	26
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 800,00	$ 4.200,00	$ 1.157,87	49	$ 1.200,00	0,06	49	67,75%	60,00%	$ 56.481,00	$ 2.938.211,90
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 800,00	$ 4.200,00	$ 1.157,87	49	$ 1.200,00	0,06	49	67,75%	60,00%	$ 56.481,00	$ 2.938.211,90
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 5.876.423,80

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANEXO 267

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - LUQ - RCU - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	LUQ	743	1:50	1467	13
Tramo 2	LUQ	RCU	181	0:40	533	13
Tramo 3	RCU	BUE	578	1:25	1133	13
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mimina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	**Ingreso Mensual del Tramo**
Tramo 1-2	$ 899,00	$ 1.600,00	$ 1.799,82	24	$ 600,00	0,03	24	33,10%	30,00%	$ 42.893,42	$ 1.115.828,83
Tramo 1-3	$ 899,00	$ 1.600,00	$ 1.799,82	24	$ 600,00	0,03	24	33,10%	30,00%	$ 42.893,42	$ 1.115.828,83
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 899,00	$ 1.600,00	$ 1.799,82	24	$ 600,00	0,03	24	33,10%	30,00%	$ 42.893,42	$ 1.115.828,83
Tramo 3-1	$ 899,00	$ 1.600,00	$ 1.799,82	24	$ 600,00	0,03	24	33,10%	30,00%	$ 42.893,42	$ 1.115.828,83
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 4.463.315,30

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE- RSA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia Km	Tiempo de Vuelo Horas Block	Consumo de Combustible (Litros)	Frecuencia Mensual
Tramo 1	BUE	RSA	576	1:25	1133	9
Tramo 2	RSA	BUE	576	1:25	1133	9
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 670,00	$ 3.000,00	$ 1.329,02	50	$ 1.200,00	0,06	50	69,50%	60,00%	$ 66.504,23	$ 1.153.053,20
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 670,00	$ 3.000,00	$ 1.329,02	50	$ 1.200,00	0,06	50	69,50%	60,00%	$ 66.504,23	$ 1.153.053,20
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 2.306.106,41

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 72

A.N.A.C. 518

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - BHI - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	BHI	573	1:30	1200	13
Tramo 2	BHI	BUE	573	1:30	1200	13
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mimina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	**Ingreso Mensual del Tramo**
Tramo 1-2	$ 723,00	$ 4.000,00	$ 1.485,41	51	$ 1.200,00	0,06	51	70,67%	60,00%	$ 75.577,66	$ 1.966.219,12
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 723,00	$ 4.000,00	$ 1.485,41	51	$ 1.200,00	0,06	51	70,67%	60,00%	$ 75.577,66	$ 1.966.219,12
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 3.932.438,23

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE -COC - AOL - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	COC	360	1:00	800	6
Tramo 2	COC	AOL	208	0:40	533	6
Tramo 3	AOL	BUE	560	1:25	1133	6
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 654,00	$ 4.000,00	$ 1.714,24	26	$ 600,00	0,03	26	36,33%	30,00%	$ 44.844,65	$ 579.095,94
Tramo 1-3	$ 654,00	$ 4.000,00	$ 1.714,24	26	$ 600,00	0,03	26	36,33%	30,00%	$ 44.844,65	$ 579.095,94
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 654,00	$ 4.000,00	$ 1.714,24	26	$ 600,00	0,03	26	36,33%	30,00%	$ 44.844,65	$ 579.095,94
Tramo 3-1	$ 654,00	$ 4.000,00	$ 1.714,24	26	$ 600,00	0,03	26	36,33%	30,00%	$ 44.844,65	$ 579.095,94
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 2.316.383,74

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

59

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - COC - PRA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	COC	360	1:00	800	9
Tramo 2	COC	PRA	230	0:30	400	9
Tramo 3	PRA	BUE	380	1:00	800	9
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mimina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 494,00	$ 4.000,00	$ 1.637,20	26	$ 600,00	0,03	26	36,42%	30,00%	$ 42.927,39	$ 738.951,08
Tramo 1-3	$ 494,00	$ 4.000,00	$ 1.637,20	26	$ 600,00	0,03	26	36,42%	30,00%	$ 42.927,39	$ 738.951,08
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 494,00	$ 4.000,00	$ 1.637,20	26	$ 600,00	0,03	26	36,42%	30,00%	$ 42.927,39	$ 738.951,08
Tramo 3-1	$ 494,00	$ 4.000,00	$ 1.637,20	26	$ 600,00	0,03	26	36,42%	30,00%	$ 42.927,39	$ 738.951,08
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 2.955.804,32

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	NCJ	506	1:10	502	13
Tramo 2	NCJ	RCQ	274	0:40	287	13
Tramo 3	RCQ	NCJ	274	0:40	287	13
Tramo 4	NCJ	BUE	506	1:10	502	13
Tramo n...						

Asientos del Equipo
19

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mimina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	**Ingreso Mensual del Tramo**
Tramo 1-2	$ 699,00	$ 4.000,00	$ 3.152,34	7	$ 600,00	0,03	7	39,46%	30,00%	$ 23.633,38	$ 615.067,88
Tramo 1-3	$ 699,00	$ 4.000,00	$ 3.152,34	7	$ 600,00	0,03	7	39,46%	30,00%	$ 23.633,38	$ 615.067,88
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 3-1	$ 699,00	$ 4.000,00	$ 3.152,34	7	$ 600,00	0,03	7	39,46%	30,00%	$ 23.633,38	$ 615.067,88
Tramo 4-1	$ 699,00	$ 4.000,00	$ 3.152,34	7	$ 600,00	0,03	7	39,46%	30,00%	$ 23.633,38	$ 615.067,88
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 2.460.271,53

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

76

580

[redacted]

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - TDL - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	TDL	310	0:40	287	13
Tramo 2	TDL	BUE	310	0:40	287	13
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
19

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	**Ingreso Mensual del Tramo**
Tramo 1-2	$ 418,00	$ 4.000,00	$ 1.272,00	15	$ 1.200,00	0,06	15	79,08%	60,00%	$ 19.112,83	$ 498.133,64
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 418,00	$ 4.000,00	$ 1.272,00	15	$ 1.200,00	0,06	15	79,08%	60,00%	$ 19.112,83	$ 498.133,64
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 996.267,28

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - NCJ - VMA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	NCJ	506	1:10	502	13
Tramo 2	NCJ	VMA	228	0:30	215	13
Tramo 3	VMA	BUE	514	1:10	502	13
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
19

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 2.857,39	7	$ 600,00	0,03	7	37,00%	30,00%	$ 20.087,43	$ 522.873,23
Tramo 1-3	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 2.857,39	7	$ 600,00	0,03	7	37,00%	30,00%	$ 20.087,43	$ 522.873,23
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 2.857,39	7	$ 600,00	0,03	7	37,00%	30,00%	$ 20.087,43	$ 522.873,23
Tramo 3-1	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 2.857,39	7	$ 600,00	0,03	7	37,00%	30,00%	$ 20.087,43	$ 522.873,23
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 2.091.492,90

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

531

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aèreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE-PMY-CRD-PMY-AEP **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	PMY	1079	2:30	2000	13
Tramo 2	PMY	CRD	375	0:55	733	13
Tramo 3	CRD	PMY	375	0:55	733	13
Tramo 4	PMY	BUE	1079	2:30	2000	13
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 3.659,62	26	$ 600,00	0,03	26	35,75%	30,00%	$ 94.198,72	$ 2.449.766,70
Tramo 1-3	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 3.659,62	26	$ 600,00	0,03	26	35,75%	30,00%	$ 94.198,72	$ 2.449.766,70
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-1	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 3.659,62	26	$ 600,00	0,03	26	35,75%	30,00%	$ 94.198,72	$ 2.449.766,70
Tramo 3-1	$ 742,00	$ 6.000,00	$ 3.659,62	26	$ 600,00	0,03	26	35,75%	30,00%	$ 94.198,72	$ 2.449.766,70
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 9.799.066,81

Planilla de Analisis de Ruta, Pasajeros e Ingresos Origen Destino

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Empresa: N LINEAS AEREAS **Ruta:** BUE - POA - BUE **Fecha:** 18-nov-16

A Analisis de Datos por "Tramo"

	De	Hasta	Distancia	Tiempo de Vuelo	Consumo de Combustible	Frecuencia Mensual
			Km	Horas Block	(Litros)	
Tramo 1	BUE	POA	855	2:00	1600	6
Tramo 2	POA	BUE	855	2:00	1600	6
Tramo 3						
Tramo 4						
Tramo n...						

Asientos del Equipo
72

Tn Capacidad máxima de carga exclusiva
0,10

B Analisis de Tarifas e Ingresos por "Origen Destino"

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	C x D	((C x D) + E) x 2 x Frec.
	Tarifa Mímina	Tarifa Máxima	Tarifa Promedio	Pasajeros del tramo	Ingresos por carga/correo del tramo	carga/correo del tramo (ton. ocupada)	Cantidad de Asientos Ocupados	Coeficiente Ocupación pasajeros	Coeficiente Ocupación carga	Ingresos pasajeros del Tramo	Ingreso Mensual del Tramo
Tramo 1-2	$ 1.425,00	$ 8.550,00	$ 3.072,48	49	$ 3.333,33	0,17	49	68,00%	166,67%	$ 150.428,79	$ 1.808.478,81
Tramo 1-3											$ 0,00
Tramo 1-4											$ 0,00
Tramo 1-n											$ 0,00
Tramo 2-3	$ 1.425,00	$ 8.550,00	$ 3.072,48	49	$ 3.333,33	0,17	49	68,00%	166,67%	$ 150.428,79	$ 1.808.478,81
Tramo 2-4											$ 0,00
Tramo 2-n											$ 0,00
Tramo 2-3											$ 0,00
Tramo 2-4											$ 0,00
											$ 0,00
											$ 0,00

Ingreso Mensual de la Ruta (suma de ingresos mensuales)	$ 3.616.957,61

Fecha: Fecha de solicitud

AVIAN Lineas Aereas SA
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC
FOLIO
52

Comentarios: Explicación de Sistema de Yield Management y Tarifa Media para vuelos de Cabotaje.
Gracias a la eliminación de las Bandas Máximas, a partir de ahora se podrán implementar los sistemas de Yield Management acorde a las necesidades de aplicación de la industria, lo que estimulara el fomento para mayores aperturas de rutas y destinos.
Lo anterior sirve para explicar la metodología con la cual finalmente se converge en la Tarifa Media, la cual es producto de la sumatoria de las

diferentes tarifas hacia un mismo destino, donde su distribución de ventas tendrá una variación en función de la demanda y del tipo de cliente.
Por lo tanto para identificar la Tarifa Media se deberá proyectar el Ingreso Objetivo de la ruta y distribuirlo en las diferentes Tarifas ofrecidas, lo que resultará en contabilizar la mediana o factor tarifario que mas veces se repite en la venta para acercarse al dato estadístico solicitado (Tarifa Media).

FOLIO 82

A.N.A.C. 533

ANEXO VI-

Planilla de Operación Consolidada

MELISSA T. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 283
S.P.A.C.F.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 83

Empresa: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Operación Consolidada

				Start Up				Mes			
				-4	-3	-2	-1	1	2	3	4
A Datos de Produccion											
Aeronaves	En utilización	U						3	3	4	4
Frecuencias	BUE - ROS - BUE	U	(hacer apertura por ruta)					24	52	52	104
	BUE - MDQ - BUE							0	0	26	52
	BUE - SFN - BUE							12	26	78	78
	BUE - PMY - BUE							12	26	26	26
	BUE - VDM - PMY - BUE							0	0	12	26
	BUE - MVD - BUE							0	0	0	0
	BUE - LUQ - RCU - BUE							0	0	12	26
	BUE- RSA - BUE							0	0	0	0
	BUE - BHI - BUE							0	0	0	0
	BUE -COC - AOL - BUE							0	0	0	0
	BUE - COC - PRA - BUE							0	0	0	0
	BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE							12	26	26	26
	BUE - TDL - BUE							12	26	26	26
	BUE - NCJ - VMA - BUE							12	26	26	26
	BUE-PMY-CRD-PMY-AEP							0	0	0	0
	BUE - POA - BUE							0	0	0	0
Kilometros	(Total Rutas)	Km						88248	191204	296420	397436
›ras Block	(Total Rutas)	U						222	481	744	1017
›sajeros	(Total Rutas)	U						4067	9581	17691	28940
Carga exclusiva	(Total Rutas)	Tns						5	11	17	23
B Variables Consideradas											
Precio Combustible		($/Litro)						10,33	10,48	10,62	10,88
Consumo Combustible (Total Rutas)		Litros						142820	309443	520003	737923
Tipo de Cambio		$/U$S						16,94	17,18	17,41	17,84
C Start Up (de Fila C de Planilla Start Up)				$ -1.584.723	$ -3.551.312	$ -7.655.947	$ -12.561.351				
Resultados Operativo por Ruta											
Operación Cabotaje (de Fila "C" de Planilla de Ruta mas rutas existentes)											
Resultado Ruta 1	BUE - ROS - BUE							$ -2.396.242	$ -1.891.895	$ -236.461	$ -1.236.458
Resultado Ruta 2	BUE - MDQ - BUE							$ -	$ -	$ -345.145	$ -1.885.942
Resultado Ruta 3	BUE - SFN - BUE							$ -1.290.379	$ -962.728	$ -67.319	$ -1.364.421
Resultado Ruta 4	BUE - PMY - BUE							$ -3.248.966	$ -2.293.913	$ 241.330	$ -719.094
Resultado Ruta 5	BUE - VDM - PMY - BUE							$ -	$ -	$ -270.635	$ -1.752.559
Resultado Ruta 7	BUE - LUQ - RCU - BUE							$ -	$ -	$ -599.773	$ -2.355.862
Resultado Ruta 8	BUE- RSA - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -
Resultado Ruta 9	BUE - BHI - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -
Resultado Ruta 10	BUE -COC - AOL - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -
Resultado Ruta 11	BUE - COC - PRA - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -
Resultado Ruta 12	BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE							$ -696.338	$ 75.361	$ 75.952	$ 137.609
Resultado Ruta 13	BUE - TDL - BUE							$ -214.006	$ 136.817	$ 138.231	$ 165.282
Resultado Ruta 14	BUE - NCJ - VMA - BUE							$ -445.267	$ 259.879	$ 262.940	$ 268.597
Resultado Ruta 15	BUE-PMY-CRD-PMY-AEP							$ -	$ -	$ -	$ -
D Resultado consolidado CABOTAJE								**$ -8.292.198**	**$ -4.676.480**	**$ -800.881**	**$ -8.742.847**
ıeracion Internacional (de Fila "C" de Planilla de Ruta mas rutas existentes)											
Resultado Ruta 2	BUE - MVD - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -
Resultado Ruta 2	BUE - POA - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -
E Resultado consolidado INTERNACIONAL								**$ -**	**$ -**	**$ -**	**$ -**
F Resultado Consolidado Total (C+D+E)				**$ -1.584.723**	**$ -3.551.312**	**$ -7.655.947**	**$ -12.561.351**	**$ -8.292.198**	**$ -4.676.480**	**$ -800.881**	**$ -8.742.847**
Reversion Resultado Consolidado de los dos priemros meses								**$ 8.292.198**	**$ 4.676.480**		
G Financiación (aclarar tipo)				**$ 3.040.000**	**$ 2.170.000**	**$ 20.143.333**	**$ -**				
H Resultado Consolidado Acumulado				**$ 1.455.277**	**$ 73.965**	**$ 12.561.351**	**$ -0**	**$ -**	**$ -**	**$ -800.881**	**$ -9.543.728**
I Costos fijos previstos según Anexo I								**$ -7.374.693**	**$ -7.479.176**		
Resultaodoperacion no regular - Charters								**$ 423.500**	**$ 429.500**	**$ 435.250**	**$ 445.875**

G La financiación correspondiente a la etapa de Start Up se hará a través de un aporte del accionista Avian Holdings S.A. Se adjuntan copias certificadas de Acta de Asamblea y Directorio.

Con respecto a la financiación de los resultados operativos negativo de la operación, la misma se solventara a través del diferimiento de pasivos inmediatos, y adicionalmente, contribuirá a dicho ingreso lo que se denomina como Venta en Avance. Este concepto de Venta en Avance se refiere a toda venta de boletos a ser utilizados en viajes a futuro, se aclara que los sistemas de reservas permiten generar reservas y ventas hasta a 12 meses en avance, lo que se estima que existirá un caudal determinado de emisiones (ingresos) en avance que contribuirá a saldar los posibles pasivos operativos mensuales. Adicionalmente, y en caso de que fuera necesario, los accionistas se comprometen a hacer los aportes que fueran necesarios para mantener el equilibrio economico financiero en la Sociedad.

El monto correspondientes a los costos fijos de los dos primeros meses de operaciones son garantizados por la empresa SYNERGY AEROSPACE CORP, empresa del holding (se acompaña carta apostillada de la garantia otorgada).

536

Empresa: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Operación Consolidada

				Start Up				Mes				
				-4	-3	-2	-1	1	2	3	4	
A Datos de Produccion												
Aeronaves	En utilización	U						3	3	4	4	
Frecuencias	BUE - ROS - BUE	U	(hacer apertura por ruta)					24	52	52	104	
	BUE - MDQ - BUE							0	0	26	52	
	BUE - SFN - BUE							12	26	78	78	
	BUE - PMY - BUE							12	26	26	26	
	BUE - VDM - PMY - BUE							0	0	12	26	
	BUE - MVD - BUE							0	0	0	0	
	BUE - LUQ - RCU - BUE							0	0	12	26	
	BUE- RSA - BUE							0	0	0	0	
	BUE - BHI - BUE							0	0	0	0	
	BUE -COC - AOL - BUE							0	0	0	0	
	BUE - COC - PRA - BUE							0	0	0	0	
	BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE							12	26	26	26	
	BUE - TDL - BUE							12	26	26	26	
	BUE - NCJ - VMA - BUE							12	26	26	26	
	BUE-PMY-CRD-PMY-AEP							0	0	0	0	
	BUE - POA - BUE							0	0	0	0	
Kilometros	(Total Rutas)	Km						88248	191204	296420	397436	4
Horas Block	(Total Rutas)	U						222	481	744	1017	1
ajeros	(Total Rutas)	U						4067	9581	17691	28940	4
ga exclusiva	(Total Rutas)	Tns						5	11	17	23	
B Variables Consideradas												
Precio Combustible		($/Litro)						10,33	10,48	10,62	10,88	1
Consumo Combustible (Total Rutas)		Litros						142820	309443	520003	737923	9
Tipo de Cambio		$/U$S						16,94	17,18	17,41	17,84	1
C Start Up (de Fila C de Planilla Start Up)				$ -1.584.723	$ -3.551.312	$ -7.655.947	$ -12.561.351					
Resultados Operativo por Ruta												
Operación Cabotaje (de Fila "C" de Planilla de Ruta mas rutas existentes)												
Resultado Ruta 1	BUE - ROS - BUE							$ -2.396.242	$ -1.891.895	$ -236.461	$ -1.236.458	$
Resultado Ruta 2	BUE - MDQ - BUE							$ -	$ -	$ -345.145	$ -1.885.942	$
Resultado Ruta 3	BUE - SFN - BUE							$ -1.290.379	$ -962.728	$ -67.319	$ -1.364.421	$
Resultado Ruta 4	BUE - PMY - BUE							$ -3.248.966	$ -2.293.913	$ 241.330	$ -719.094	$
Resultado Ruta 5	BUE - VDM - PMY - BUE							$ -	$ -	$ -270.635	$ -1.752.559	$
Resultado Ruta 7	BUE - LUQ - RCU - BUE							$ -	$ -	$ -599.773	$ -2.355.862	$
Resultado Ruta 8	BUE- RSA - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -	$
Resultado Ruta 9	BUE - BHI - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -	$
Resultado Ruta 10	BUE -COC - AOL - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -	$
Resultado Ruta 11	BUE - COC - PRA - BUE							$	$ -	$ -	$ -	$
Resultado Ruta 12	BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE							$ -696.338	$ 75.361	$ 75.952	$ 137.609	$
Resultado Ruta 13	BUE - TDL - BUE							$ -214.006	$ 136.817	$ 138.231	$ 165.282	$
Resultado Ruta 14	BUE - NCJ - VMA - BUE							$ -446.267	$ 259.879	$ 262.940	$ 268.597	$
Resultado Ruta 15	BUE-PMY-CRD-PMY-AEP							$ -	$ -	$ -	$ -	$
D Resultado consolidado CABOTAJE								$ -8.292.198	$ -4.676.480	$ -800.881	$ -8.742.847	$
eracion Internacional (de Fila "C" de Planilla de Ruta mas rutas existentes)												
ultado Ruta 2	BUE - MVD - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -	$
Resultado Ruta 2	BUE - POA - BUE							$ -	$ -	$ -	$ -	$
E Resultado consolidado INTERNACIONAL								$ -	$ -	$ -	$ -	$
F Resultado Consolidado Total (C+D+E)				$ -1.584.723	$ -3.551.312	$ -7.655.947	$ -12.561.351	$ -8.292.198	$ -4.676.480	$ -800.881	$ -8.742.847	$
Reversion Resultado Consolidado de los dos priemros meses								$ 8.292.198	$ 4.676.480			
G Financiación (aclarar tipo)				$ 3.040.000	$ 2.170.000	$ 20.143.333	$ -					
H Resultado Consolidado Acumulado				$ 1.455.277	$ 73.965	$ 12.561.351	$ -0	$ -	$ -	$ -800.881	$ -9.543.728	$
I Costos fijos previstos según Anexo I								$ -7.374.693	$ -7.479.176			
Resultaodoperacion no regular - Charters								$ 423.500	$ 429.500	$ 435.250	$ 445.875	$

G La financiación correspondiente a la etapa de Start Up se hará a través de un aporte del accionista Avian Holdings S.A. Se adjuntan copias certificadas de Acta de Asamblea y Directorio.

Con respecto a la financiación de los resultados operativos negativo de la operación, la misma se solventara a través del diferimiento de pasivos inmediatos, y adicionalmente, contribuirá a dicho ingreso lo que se denomina como Venta en Avance. Este concepto de Venta en Avance se refiere a toda venta de boletos a ser utilizados en viajes a futuro, se aclara que los sistemas de reservas permiten generar reservas y ventas hasta a 12 meses en avance, lo que se estima que existirá un caudal determinado de emisiones (ingresos) en avance que contribuirá a saldar los posibles pasivos operativos mensuales. Adicionalmente, y en caso de que fuera necesario, los accionistas se comprometen a hacer los aportes que fueran necesarios para mantener el equilibrio economico financiero en la Sociedad.

I El monto correspondientes a los costos fijos de los dos primeros meses de operaciones son garantizados por la empresa SYNERGY AEROSPACE CORP, empresa del holding (se acompaña carta apostillada de la garantía otorgada).

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO SOLANI
APODERADO

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

N.A.C. FOLIO 84

		Fecha:	18-nov-16

6	7	8	9	10	11	12	
6	6	6	6	6	6	6	
182	156	156	156	156	156	150	1526
52	156	156	156	156	156	150	1112
78	52	52	52	52	52	50	660
26	26	26	26	26	26	25	297
26	26	26	26	26	26	25	245
52	52	52	52	52	52	50	414
26	26	26	26	26	26	25	245
0	17	17	17	17	17	16	103
0	26	26	26	26	26	25	155
0	13	13	13	13	13	13	77
0	17	17	17	17	17	17	103
26	26	26	26	26	26	25	297
26	26	26	26	26	26	25	297
26	26	26	26	26	26	25	297
0	26	26	26	26	26	25	155
0	12	12	12	12	12	12	72
465036	665787	665787	665787	665787	665787	640615	5872931
1238	1782	1782	1782	1782	1782	1716	15564
40975	55059	58348	62480	70172	70131	64316	530622
31	41	41	41	41	41	39	363
11,10	11,32	11,50	11,67	11,83	12,01	12,18	$ 11,25
914723	1311574	1311574	1311574	1311574	1311574	1262200	11.359.707,00
18,20	18,55	18,85	19,12	19,40	19,68	19,96	$ 18,43

134.202	$ 4.004.808	$ -100.083	$ 133.207	$ 1.577.718	$ 864.735	$ 263.529	$ 4.657.636
-215.582	$ 1.847.495	$ -1.939.100	$ -217.078	$ 2.825.325	$ 4.151.977	$ 1.918.029	$ 6.904.770
173.392	$ 1.357.091	$ -54.833	$ 28.376	$ 458.551	$ 202.143	$ -12.196	$ -275.418
66.877	$ 1.494.262	$ -85.198	$ 316.058	$ 728.949	$ 946.386	$ 465.248	$ -687.652
-556.305	$ 820.009	$ -810.074	$ -459.601	$ -98.809	$ 85.917	$ -343.759	$ -2.738.027
-942.390	$ 182.978	$ -804.871	$ -595.074	$ -3.857	$ -80.485	$ -942.680	$ -6.593.745
-	$ -207.605	$ -770.783	$ -484.578	$ -122.821	$ -261.047	$ -428.396	$ -2.275.229
-	$ -349.666	$ -1.353.737	$ -188.593	$ 269.553	$ 39.001	$ -340.166	$ -1.923.607
-	$ 148.253	$ -120.408	$ 68.263	$ 359.122	$ 233.297	$ 54.463	$ 742.990
-	$ 589.999	$ 296.511	$ 502.802	$ 879.187	$ 808.330	$ 555.510	$ 3.632.339
77.983	$ 110.379	$ 143.665	$ 177.761	$ 245.760	$ 215.449	$ 83.011	$ 847.106
168.026	$ 119.821	$ 172.913	$ 161.861	$ 256.790	$ 206.120	$ 151.949	$ 1.705.306
273.458	$ 278.114	$ 514.197	$ 197.445	$ 349.134	$ 262.868	$ 415.256	$ 2.907.545
-	$ -22.752	$ -1.544.531	$ -747.060	$ 1.183.335	$ 918.612	$ 410.548	$ 198.154
-820.342	**$ 10.373.186**	**$ -6.456.332**	**$ -1.106.208**	**$ 8.907.936**	**$ 8.593.305**	**$ 2.250.346**	**$ 7.102.168**
31.281	$ 481.871	$ -192.346	$ 506.234	$ 1.759.403	$ 1.964.640	$ 1.470.589	$ 6.883.345
-	$ -841.792	$ -894.640	$ -137.901	$ 2.010.109	$ 2.107.339	$ 973.957	$ 3.217.073
31.281	**$ -359.921**	**$ -1.086.986**	**$ 368.334**	**$ 3.769.512**	**$ 4.071.979**	**$ 2.444.546**	**$ 10.100.418**
-789.061	**$ 10.013.266**	**$ -7.543.317**	**$ -737.874**	**$ 12.677.448**	**$ 12.665.283**	**$ 4.694.892**	**$ 17.202.586**
							$ 12.968.677
							$ -
							$ -
-1.598.434	$ 8.414.832	$ 871.514	$ 133.640	$ 12.811.088	$ 25.476.371	$ 30.171.264	$ -
455.000	**$ 463.750**	**$ 471.250**	**$ 478.068**	**$ 484.985**	**$ 492.002**	**$ 499.121**	**$ 5.530.427**

A.N.A.C. FOLIO 535
FOLIO 85

ANEXO VII-

Planilla de Distribución de Costos.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

[redacted]

AVIAN LINEAS AEREAS S.A. Fec... 18-nov-18 Anexo I

ANEXO DISTRIBUCION COSTOS

		CONCEPTO	AERONAVE ATR-72 DOMESTICO COSTO POR HORA ATR		AERONAVE ATR-72 INTERACIONAL COSTO POR HORA ATR		AERONAVE J32 COSTO POR HORA J32	
Costos Operativos Directos	VARIABLES	TASAS AEREAS	45 USD		256 USD		5 USD	
		RAMPA	215 USD		432 USD		95 USD	
		JET FUEL	586 USD		641 USD		278 USD	
		CATERING	55 USD		55 USD		23 USD	
		COMISION COMERCIAL	160 USD		190 USD		35 USD	
		DISTRIBUCION	302 USD		393 USD		63 USD	
		COMPENSACION AL PASAJERO	10 USD	1.373 USD	48 USD	2.013 USD	5 USD	504 USD
			Primeros 3 meses		Mes 4 al 7		Mes 8 al 12		Fijos Directos J32	
	FIJOS	CUOTA AERONAVES	138.974 USD		510.000 USD		1.020.000 USD		48.689 USD	
		INSURANCE	4.884 USD		20.400 USD		40.800 USD		15.677 USD	
		CREW	57.276 USD		150.000 USD		300.000 USD		39.843 USD	
		MANTENIMIENTO	125.208 USD		135.000 USD		270.000 USD		27.487 USD	
		GASTOS ATOs	19.980 USD		60.000 USD		120.000 USD		3.617 USD	
		VENTA DIRECTA	3.330 USD		14.000 USD		28.000 USD		1.767 USD	
		PUBLICIDAD	7.548 USD	356.200 USD	39.500 USD	928.900 USD	79.000 USD	1.857.800 USD	2.258 USD	139.138 USD
Costos Operativos Indirectos									Fijos Indirectos J32	
	FIJOS	HEAD QUARTER	35.520 USD		160.800 USD		361.800 USD		9.720 USD	
		IMPUESTOS	44.822 USD	80.142 USD	178.400 USD	339.200 USD	356.800 USD	718.400 USD	22.312 USD	32.032 USD
	TOTAL COSTOS FIJO DIRECTOS E INDIRECTOS			436.343 USD		1.268.100 USD		2.576.200 USD		171.170 USD (a)

COSTO FIJO MENSUAL primeros dos meses de operación 435.342
Correspondientes al nuevo proyecto de aviones ATR72-600

(a) Los costos fijos correspondientes a las rutas BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE y BUE - NCJ - VMA - BUE realizadas con J32 a la fecha ya se encuentran siendo erogados. Estas rutas ya son explotadas en la actualidad y en el presente pedido de audiencia se esta formalizando

AVIAN LINEAS AEREAS S.A. Fecha: 18-nov-18 Anexo II

COSTO DOMESTICO POR HORA

Aeronave ATR-72	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18
Costo fijo directo x hora en USD	2.775 USD	1.281 USD	857 USD	1.143 USD	898 USD	898 USD	589 USD	1.177 USD	1.177 USD	1.177 USD	1.177 USD	1.222 USD
Costo fijo indirecto x hora en USD	626 USD	289 USD	148 USD	442 USD	347 USD	347 USD	228 USD	455 USD	455 USD	455 USD	455 USD	472 USD
(4) Costos fijos por hora	3.401 USD	1.570 USD	805 USD	1.585 USD	1.246 USD	1.246 USD	816 USD	1.633 USD	1.633 USD	1.633 USD	1.633 USD	1.694 USD
Costo variable x hora en USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD
(5) ,Costos variables por hora	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD	1.373 USD
Total costo por hora	4.774 USD	2.943 USD	2.178 USD	2.958 USD	2.619 USD	2.619 USD	2.189 USD	3.006 USD	3.006 USD	3.006 USD	3.006 USD	3.067 USD

Aeronave J-32	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18
Costo fijo directo x hora en USD	1.480 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	683 USD	710 USD
Costo fijo indirecto x hora en USD	341 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	157 USD	164 USD
(4) Costos fijos por hora	1.821 USD	840 USD	840 USD	840 USD	840 USD	840 USD	840 USD	840 USD	840 USD	840 USD	840 USD	874 USD
Costo variable x hora en USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD
(5) ,Costos variables por hora	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD	504 USD
Total costo por hora	2.325 USD	1.344 USD	1.344 USD	1.344 USD	1.344 USD	1.344 USD	1.344 USD	1.344 USD	1.344 USD	1.344 USD	1.344 USD	1.378 USD

COSTO INTERNACIONAL POR HORA

Aeronave ATR-72	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18
Costo fijo directo x hora en USD	2.775 USD	1.281 USD	857 USD	1.143 USD	898 USD	898 USD	589 USD	1.177 USD	1.177 USD	1.177 USD	1.177 USD	1.222 USD
Costo fijo indirecto x hora en USD	626 USD	289 USD	148 USD	442 USD	347 USD	347 USD	228 USD	455 USD	455 USD	455 USD	455 USD	472 USD
(4) Costos fijos por hora	3.401 USD	1.570 USD	805 USD	1.585 USD	1.246 USD	1.246 USD	816 USD	1.633 USD	1.633 USD	1.633 USD	1.633 USD	1.694 USD
Costo variable x hora en USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD
(5) ,Costos variables por hora	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD	2.013 USD
Total costo por hora	5.414 USD	3.583 USD	2.818 USD	3.598 USD	3.259 USD	3.259 USD	2.829 USD	3.646 USD	3.646 USD	3.646 USD	3.646 USD	3.707 USD

	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18
Horas ATR-72 - Domesticos	126	277	541	813	956	956	1.452	1.452	1.452	1.452	1.452	1.397
Horas ATR-72 - Internacional	-	-	-	-	78	78	126	126	126	126	126	123
Subtotal horas ATR-72	**126**	**277**	**541**	**813**	**1.034**	**1.034**	**1.578**	**1.578**	**1.578**	**1.578**	**1.578**	**1.520**
Horas J32	94	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	196
Subtotal horas J32	**94**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**196**
Total horas mes	**222**	**481**	**744**	**1.017**	**1.238**	**1.238**	**1.782**	**1.782**	**1.782**	**1.782**	**1.782**	**1.716**

AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Fecha: 18-nov-16

Anexo III

Tarifa Media entre BUE y:	OW USD	OW AR$
ROS	55	$ 932
MDQ	58	$ 983
SFN	59	$ 999
PMY	140	$ 2.372
VDM-PMY	126	$ 2.134
MVD	61	$ 1.033
LUQ - RCU	89	$ 1.508
RSA	69	$ 1.169
BHI	79	$ 1.338
COC - AOL	89	$ 1.508
COC - PRA	85	$ 1.440
NCJ - RCQ - NC	171	$ 2.897
TDL	69	$ 1.169
NCJ - VMA	155	$ 2.626
PMY-CRD	190	$ 3.219
BUE-POA	200	$ 3.388

Cotizacion USD

	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18
ROFEX	16,940	17,180	17,410	17,835	18,085	18,200	18,550	18,850	19,123	19,399	19,680	19,965
		1,01416765	1,01338766	1,02441126	1,01401738	1,00635886	1,01923077	1,01617251	1,01446856			

La cotizacion del Dolar a futuro surge de la pagina oficial de Rofex. En esa pagina el ultimo mes informado es Octubre 2017. Para proyectar hasta Febrero 2018 se considero el promedio de la variacion del Rofex entre Marzo 2017 y Octubre 2017.

Combustible

	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	ene-18	feb-18
Promedi	10,334	10,480	10,620	10,880	11,032	11,102	11,316	11,499	11,665	11,834	12,005	12,179
oct-16	9,3333											
TºCº	15,3											

La variacion en el valor del combustible se calculo en funcion al cambio en la cotizacion del Dólar Rofex.

Consumo por Hora Block	800,000	Atr-72
Consumo por Hora Block	430,000	J32

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Anexo IV

Fecha: 18-nov-16

Plan de negocios - 4 años

Estado de Resultados	**AÑO1**	**AÑO 2**	**AÑO 3**	**AÑO 4**
Ventas	796.494.002,94	1.223.446.826,57	1.313.276.694,90	1.431.818.533,70
Costo	- 403.840.415,37	- 641.669.080,66	- 600.820.130,13	- 673.494.877,21
Resultado bruto	392.653.587,57	581.777.745,91	712.456.564,77	758.323.656,48
Gastos de administración	- 150.180.400,48	- 192.184.558,59	- 236.747.234,48	- 242.306.441,68
Gastos de comercialización	- 225.270.600,72	- 288.276.837,89	- 355.120.851,72	- 363.459.662,52
Resultado operativo	17.202.586,36	101.316.349,43	120.588.478,56	152.557.552,28
	0,49	0,48	0,54	0,53

Ratios económicos y financieros	**AÑO1**	**AÑO 2**	**AÑO 3**	**AÑO 4**
Punto de equilibrio (Ingresos / Gastos)	1,02	1,09	1,10	1,12
Rentabilidad económica (Resultado operativo / Activo)	0,01	0,05	0,06	0,07
Liquidez corriente (Activo Corriente / Pasivo Corriente)	1,29	0,64	0,46	0,41
Endeudamiento (Pasivo / Patrimonio Neto)	128,50	17,09	8,07	4,69

Niveles de producción		**AÑO1**	**AÑO 2**	**AÑO 3**	**AÑO 4**
Cantidad de pasajeros		530.622	745.385	761.726	769.450
Carga y correo transportado - Tn		363	364	366	367
Cantidad de pasajeros	Por Km	0,09	0,09	0,09	0,09
Carga y correo transportado - Tn	Por Km	0,00	0,00	0,00	0,00

FOLIO 89

FOLIO 832

ANEXO VIII-

FORMULARIO DE CAPACIDAD TECNICA.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

[redacted]

EMPRESA: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

FECHA INICIO DEL TRAMITE:

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7500	2	1	1 2 3 4 5 _ 7	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	8:00	ROS	08:55	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7501	2	1	1 2 3 4 5 _ 7	15/03/2017	15/05/2017	72	ROS	9:40	AEP	10:35	00:55	
IDA	PAX/CAR	7502	2	1	1 2 3 4 5 _ 7	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	18:25	ROS	19:20	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7503	2	1	1 2 3 4 5 _ 7	15/03/2017	15/05/2017	72	ROS	19:55	AEP	20:50	00:55	
IDA	PAX/CAR	7504	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	7:00	ROS	07:55	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7505	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	ROS	8:15	AEP	09:10	00:55	
IDA	PAX/CAR	7506	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	09:50	ROS	10:45	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7507	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	ROS	11:05	AEP	12:00	00:55	
IDA	PAX/CAR	7508	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	12:45	ROS	13:40	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7509	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	ROS	14:05	AEP	15:00	00:55	
IDA	PAX/CAR	7510	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	18:35	ROS	19:30	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7511	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	ROS	19:50	AEP	20:45	00:55	
IDA	PAX/CAR	7513	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	06:40	AEP	07:35	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7514	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	08:20	ROS	09:15	00:55	
IDA	PAX/CAR	7515	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	12:50	AEP	13:45	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7516	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	14:30	ROS	15:25	00:55	
IDA	PAX/CAR	7518	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	10:10	ROS	11:05	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7519	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	11:35	AEP	12:30	00:55	
IDA	PAX/CAR	7510	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	18:35	ROS	19:30	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7511	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	19:50	AEP	20:45	00:55	
IDA	PAX/CAR	7801	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	09:50	EZE	10:45	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7802	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	EZE	11:20	ROS	12:15	00:55	
IDA	PAX/CAR	7803	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	16:00	EZE	16:55	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7804	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	EZE	17:40	ROS	18:35	00:55	
IDA	PAX/CAR	7805	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	ROS	19:10	EZE	20:05	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7806	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	EZE	22:25	ROS	23:20	00:55	
IDA	PAX/CAR	7513	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	ROS	06:40	AEP	07:35	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7514	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	08:20	ROS	09:15	00:55	
IDA	PAX/CAR	7515	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	ROS	12:50	AEP	13:45	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7516	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	14:30	ROS	15:25	00:55	
IDA	PAX/CAR	7510	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	18:35	ROS	19:30	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7511	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	ROS	19:50	AEP	20:45	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7801	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	ROS	09:50	EZE	10:45	00:55	
IDA	PAX/CAR	7802	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	11:20	ROS	12:15	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7803	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	ROS	16:00	EZE	16:55	00:55	
IDA	PAX/CAR	7804	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	17:40	ROS	18:35	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7805	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	ROS	19:10	EZE	20:05	00:55	
IDA	PAX/CAR	7806	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	22:25	ROS	23:20	00:55	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

FOLIO 20

[redacted]

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7530	2	1	1 2 3 4 5 _ 7	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	07:45	SFN	08:45	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7531	2	1	1 2 3 4 5 _ 7	15/03/2017	15/05/2017	72	SFN	09:30	AEP	10:30	01:00	
IDA	PAX/CAR	7532	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	06:50	SFN	07:50	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7533	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	SFN	08:15	AEP	09:15	01:00	
IDA	PAX/CAR	7534	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	13:05	SFN	14:05	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7535	3	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	SFN	14:25	AEP	15:25	01:00	
IDA	PAX/CAR	7536	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	18:30	SFN	19:30	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7537	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	16/05/2017	30/06/2017	72	SFN	19:50	AEP	20:50	01:00	
IDA	PAX/CAR	7532	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	06:50	SFN	07:50	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7533	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	SFN	08:15	AEP	09:15	01:00	
IDA	PAX/CAR	7538	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	13:00	SFN	14:00	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7539	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	SFN	14:35	AEP	15:35	01:00	
IDA	PAX/CAR	7536	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	18:30	SFN	19:30	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7537	4	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/07/2017	31/08/2017	72	SFN	19:50	AEP	20:50	01:00	
IDA	PAX/CAR	7532	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	06:50	SFN	07:50	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7533	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	SFN	08:15	AEP	09:15	01:00	
IDA	PAX/CAR	7540	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	21:20	SFN	22:20	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7541	5	1	1 2 3 4 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	SFN	22:45	AEP	23:45	01:00	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 91

[redacted]

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7560	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	09:55	MDQ	11:00	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7561	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	MDQ	11:20	AEP	12:25	01:05	
IDA	PAX/CAR	7562	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	17:00	MDQ	18:05	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7563	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	MDQ	18:30	AEP	19:30	01:05	
IDA	PAX/CAR	7564	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	07:00	MDQ	08:05	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7565	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	MDQ	08:30	AEP	09:35	01:05	
IDA	PAX/CAR	7562	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	17:00	MDQ	18:05	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7563	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	MDQ	18:30	AEP	19:30	01:05	
IDA	PAX/CAR	7562	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	17:00	MDQ	18:05	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7563	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MDQ	18:30	AEP	19:30	01:05	
IDA	PAX/CAR	7567	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	06:30	BUE	07:30	01:05	
IDA	PAX/CAR	7568	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	BUE	08:10	AEP	09:10	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7811	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MDQ	09:45	EZE	10:45	01:05	
IDA	PAX/CAR	7812	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	11:20	MDQ	12:20	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7569	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MDQ	12:55	AEP	13:55	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7570	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	14:35	MDQ	15:35	01:05	
IDA	PAX/CAR	7813	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MDQ	16:10	EZE	17:10	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7814	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	17:50	MDQ	18:50	01:05	
IDA	PAX/CAR	7815	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MDQ	19:20	EZE	20:20	01:05	
VUELTA	PAX/CAR	7816	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	22:25	MDQ	23:25	01:05	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F

[redacted]

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7580	2	1	1 2 3 4 5 6 _	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	12:30	PMY	15:00	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7581	2	1	1 2 3 4 5 6 _	15/03/2017	15/05/2017	72	PMY	17:00	AEP	19:30	02:30	
IDA	PAX/CAR	7582	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	06:00	PMY	08:30	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7583	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	PMY	08:55	AEP	11:25	02:30	
IDA	PAX/CAR	7584	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	21:20	PMY	23:50	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7585	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	PMY	00:10	AEP	02:40	02:30	
IDA	PAX/CAR	7582	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	30/06/2017	72	AEP	06:00	PMY	08:30	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7583	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	30/06/2017	72	PMY	08:55	AEP	11:25	02:30	
IDA	PAX/CAR	7584	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	21:20	PMY	23:50	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7585	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	PMY	00:10	AEP	02:40	02:30	
IDA	PAX/CAR	7582	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	06:00	PMY	08:30	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7583	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	PMY	08:55	AEP	11:25	02:30	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7590	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	12:10	VDM	13:55	01:45	
VUELTA	PAX/CAR	7591	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	VDM	14:15	PMY	14:55	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7593	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	PMY	15:20	AEP	17:50	02:30	
IDA	PAX/CAR	7590	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	12:10	VDM	13:55	01:45	
VUELTA	PAX/CAR	7591	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	VDM	14:15	PMY	14:55	00:40	

Aerolíneas Argentinas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

38

539

[redacted]

VUELTA	PAX/CAR	7593	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	PMY	15:20	AEP	17:50	02:30	
IDA	PAX/CAR	7590	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	12:10	VDM	13:55	01:45	
VUELTA	PAX/CAR	7591	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	VDM	14:15	PMY	14:55	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7593	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	PMY	15:20	AEP	17:50	02:30	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA O. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F

FOLIO 97

[redacted]

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7600	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	19:55	PMY	22:25	02:30	
VUELTA	PAX/CAR	7601	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	PMY	22:45	CRD	23:30	00:45	
VUELTA	PAX/CAR	7603	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	CRD	00:05	PMY	00:50	00:45	
IDA	PAX/CAR	7605	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	PMY	01:15	AEP	03:45	02:30	

FIRMA AUTORIZADA

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7610	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	30/06/2017	72	AEP	09:50	MVD	10:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7821	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	30/06/2017	72	MVD	11:10	EZE	12:00	00:40	
IDA	PAX/CAR	7822	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	30/06/2017	72	EZE	15:00	MVD	15:50	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7613	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	30/06/2017	72	MVD	16:20	AEP	17:10	00:40	
IDA	PAX/CAR	7610	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	09:50	MVD	10:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7823	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MVD	11:10	EZE	12:00	00:40	
IDA	PAX/CAR	7824	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	EZE	17:00	MVD	17:50	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7615	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	MVD	18:20	AEP	19:10	00:40	

FIRMA AUTORIZADA

ABOGADA
T 105 F 783
C.P.A.C.F

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

[redacted]

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7620	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	20:05	LUQ	21:55	01:50	
VUELTA	PAX/CAR	7621	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	LUQ	22:15	RCU	22:55	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7623	3	1	1 2 3 4 5 6 _	16/05/2017	30/06/2017	72	RCU	23:15	AEP	00:40	01:25	
IDA	PAX/CAR	7620	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	20:05	LUQ	21:55	01:50	
VUELTA	PAX/CAR	7621	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	LUQ	22:15	RCU	22:55	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7623	4	1	1 2 3 4 5 6 _	01/07/2017	31/08/2017	72	RCU	23:15	AEP	00:40	01:25	
IDA	PAX/CAR	7624	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	06:20	LUQ	08:10	01:50	
VUELTA	PAX/CAR	7625	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	LUQ	08:30	RCU	09:10	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7627	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	RCU	09:30	AEP	10:55	01:25	

FIRMA AUTORIZADA

SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

96

[redacted]

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7630	5	1	1 2 _ 4 _ 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	20:20	RSA	21:45	01:25	
VUELTA	PAX/CAR	7631	5	1	1 2 _ 4 _ 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	RSA	22:15	AEP	23:40	01:25	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7640	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	12:00	BHI	13:30	01:30	
VUELTA	PAX/CAR	7641	5	1	1 2 3 4 5 6 _	01/09/2017	31/10/2017	72	BHI	14:00	AEP	15:30	01:30	

FIRMA AUTORIZADA

AVIAN LINEAS AEREAS S.A.
PABLO ESCLANI
APODERADO

FOLIO 96

41

[redacted]

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7650	5	1	_2_4_6_	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	12:40	COC	13:40	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7651	5	1	_2_4_6_	01/09/2017	31/10/2017	72	COC	14:00	AOL	14:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7653	5	1	_2_4_6_	01/09/2017	31/10/2017	72	AOL	15:00	AEP	16:25	01:25	

FIRMA AUTORIZADA

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7660	5	1	_2_4_6_	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	12:40	COC	13:40	01:00	
VUELTA	PAX/CAR	7661	5	1	_2_4_6_	01/09/2017	31/10/2017	72	COC	14:00	PRA	14:55	00:55	
VUELTA	PAX/CAR	7663	5	1	_2_4_6_	01/09/2017	31/10/2017	72	PRA	15:15	AEP	16:25	01:10	

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7670	5	1	_ _ 3 _ 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	20:20	POA	22:20	02:00	
VUELTA	PAX/CAR	7671	5	1	_ _ 3 _ 5 _ 7	01/09/2017	31/10/2017	72	POA	22:55	AEP	00:55	02:00	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7400	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	07:30	NCJ	08:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	NCJ	09:00	RCQ	09:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7403	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	RCQ	10:10	NCJ	10:50	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7405	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	NCJ	11:10	AEP	12:20	01:10	
IDA	PAX/CAR	7400	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	07:30	NCJ	08:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	NCJ	09:00	RCQ	09:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7403	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	RCQ	10:10	NCJ	10:50	00:40	

N Linea Aérea
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 99

FOLIO 542

VUELTA	PAX/CAR	7405	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	NCJ	11:10	AEP	12:20	01:10	
IDA	PAX/CAR	7400	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	07:30	NCJ	08:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	NCJ	09:00	RCQ	09:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7403	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	RCQ	10:10	NCJ	10:50	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7405	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	NCJ	11:10	AEP	12:20	01:10	
IDA	PAX/CAR	7400	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	07:30	NCJ	08:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	NCJ	09:00	RCQ	09:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7403	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	RCQ	10:10	NCJ	10:50	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7405	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	NCJ	11:10	AEP	12:20	01:10	

FIRMA AUTORIZADA

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7420	2	1	1 _ _ _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	07:00	TDL	07:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7421	2	1	1 _ _ _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	TDL	08:20	AEP	09:00	00:40	
IDA	PAX/CAR	7420	3	1	1 _ _ _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	07:00	TDL	07:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7421	3	1	1 _ _ _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	TDL	08:20	AEP	09:00	00:40	
IDA	PAX/CAR	7420	4	1	1 _ _ _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	07:00	TDL	07:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7421	4	1	1 _ _ _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	TDL	08:20	AEP	09:00	00:40	
IDA	PAX/CAR	7420	5	1	1 _ _ _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	07:00	TDL	07:40	00:40	
VUELTA	PAX/CAR	7421	5	1	1 _ _ _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	TDL	08:20	AEP	09:00	00:40	

FIRMA AUTORIZADA

SENTIDO DE LOS SERVICIOS IDA Y/O VUELTA	NATURALEZA DEL VUELO (PAX/CAR)	NRO DE VUELO	EQUIPOS		DIAS	VIGENCIA		CONFIGURACION EQUIPOS (CANTIDAD DE ASIENTOS)	DESIGNACION COMPLETA DE RUTA				TIEMPO DE VUELO POR TRAMO	OBSERVACIONES
			OPERATIVOS	BACKUP		DESDE	HASTA		SALE	HORA LOCAL	LLEGA	HORA LOCAL		
IDA	PAX/CAR	7400	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	AEP	18:30	NCJ	19:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	NCJ	20:00	VMA	20:30	00:30	
VUELTA	PAX/CAR	7405	2	1	1 2 3 _ 5 _ _	15/03/2017	15/05/2017	72	VMA	21:00	AEP	22:10	01:10	
IDA	PAX/CAR	7400	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	AEP	18:30	NCJ	19:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	NCJ	20:00	VMA	20:30	00:30	
VUELTA	PAX/CAR	7405	3	1	1 2 3 _ 5 _ _	16/05/2017	30/06/2017	72	VMA	21:00	AEP	22:10	01:10	
IDA	PAX/CAR	7400	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	AEP	18:30	NCJ	19:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	NCJ	20:00	VMA	20:30	00:30	
VUELTA	PAX/CAR	7405	4	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/07/2017	31/08/2017	72	VMA	21:00	AEP	22:10	01:10	
IDA	PAX/CAR	7400	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	AEP	18:30	NCJ	19:40	01:10	
VUELTA	PAX/CAR	7401	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	NCJ	20:00	VMA	20:30	00:30	
VUELTA	PAX/CAR	7405	5	1	1 2 3 _ 5 _ _	01/09/2017	31/10/2017	72	VMA	21:00	AEP	22:10	01:10	

FIRMA AUTORIZADA

MELISA D. SINIGAGLIA
ABOGADA
T 105 F 783
C.P.A.C.F

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

101

43

rangos de vuelos

MERCADOS	RANGOS
AEP-NCJ-RCQ-NCJ-AEP	7400/7419
AEP-TDL-AEP	7420/7429
AEP-NCJ-VMA-AEP	7430/7449
AEP-ROS-AEP	7500/7529
ROS-EZE-ROS	7800/7809
AEP-SFN-AEP	7530/7559
AEP-MDQ-AEP	7560/7579
MDQ-EZE-MDQ	7810/7819
AEP-PMY-AEP	7580/7589
AEP-VDM-PMY-AEP	7590/7599
AEP-PMY-CRD-PMY-AEP	7600/7609
AEP-MVD-AEP	7610/7619
EZE-MVD-EZE	7820/7829
AEP-LUQ-RCU-AEP	7620/7629
AEP-RSA-AEP	7630/7639
AEP-BHI-AEP	7640/7649
AEP-COC-AOL-AEP	7650/7659
AEP-COC-PRA-AEP	7660/7669
AEP-POA-AEP	7670/7679

Nota: Los vuelos con origen en BUE son pares
Nota: Los vuelos de EZE son rangos 7800

FOLIO 163

ANEXO IX-

PROPUESTA DE COTIZACION DE SEGUROS.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 104

ARG-GROUP

COTIZACION PROGRAMA SEGURO AERONAUTICO

En un todo de acuerdo con vuestras instrucciones, hemos cotizado el siguiente Programa de Seguro

TIPO: SEGURO TODO RIESGO CASCOS (INCLUYENDO REPUESTOS), CASCO GUERRA Y RIESGOS CONEXOS PARA CASCOS Y REPUESTOS, RESPONSABILIDAD CIVIL (INCLUYENDO USO DE PREDIO) Y ACCIDENTES PERSONALES AERONAUTICOS

ASEGURADO: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.
y/o sus empresas vinculadas y/o subsidiarias y/o afiliadas y/o como original por sus respectivos derechos e intereses

DOMICILIO: Tucumán 1321 Piso 9
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Argentina.

ASEGURADOR: SANCOR COOPERATIVA DE SEGUROS LTDA.

DOMICILIO: Avenida Córdoba 1776
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Argentina

REASEGURADOR: COMPAÑÍA REASEGURADORA DEL SUR S.A. y/o sus empresas vinculadas y/o subsidiarias y/o afiliadas y/o como original por sus respectivos derechos e intereses

DOMICILIO: Bouchard 557, Piso 11°
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Argentina

VIGENCIA: Doce meses a partir de fecha a ser informada

INTERÉS ASEGURADO: A indemnizar al Asegurado como sigue:

Cascos:
Las Aeronaves incluídas en la Nómina, propiedad del Asegurado, operada o utilizada por el Asegurado contra todo riesgo de pérdida o daños.

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Ciud. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA L. SINGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 782
C.P.A.C.F.

ARG-GROUP

Repuestos:
Repuestos, motores, conjuntos de repuestos en vuelo (incluido mientras estén adheridos a la aeronave), equipo de apoyo en tierra (incluyendo vehículos sin matrícula), herramientas, componentes y equipos destinados para ser instalados o para formar parte de una aeronave y/o para ser utilizados con relación al servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves (en adelante denominados 'repuestos') pertenecientes al asegurado o pertenecientes a terceros cuando el Asegurado haya aceptado responsabilizarse por ellos, contra todo riesgo de pérdida o daño mientras tales bienes se encuentren bajo el cuidado, custodia o control del asegurado, mientras se encuentren en locales de terceros, o bajo proceso o durante su tránsito en cualquier medio de transporte.

Casco Guerra y Riesgos Conexos:
A Indemnizar al Asegurado como sigue:

Pérdida de o daño a la aeronave según nómina de aeronaves incluyendo:

Repuestos como especificado y definido en la Póliza de Seguro de Casco "Todo Riesgo" del Asegurado

Responsabilidad hacia Terceros no transportados y pasajeros:
Responsabilidad Legal del Asegurado emanada de sus operaciones aeronáuticas sujeto a la Cláusula AVN59 (modificada) de Responsabilidades No Aeronáuticas incluida en la presente Nota de Cobertura.

Accidentes Personales Tripulantes:
Se cubre a los miembros de la Tripulación (incluyendo auxiliares de vuelo y otros tripulantes de vuelo), personal de mantenimiento, miembros del Directorio del Asegurado, Invitados, Observadores y Funcionarios Superiores de la empresa, sólo mientras vuelen en las aeronaves incluidas en al nómina de aeronaves, incluyendo ascenso y descenso de la aeronave y adicionalmente gastos por atención médica dentro de los 12 meses de un Accidente.

SUMA ASEGURADA: Límites de la Póliza Original:

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAI
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 105

ARG-GROUP

Casco Todo Riesgo:
Valores Tasados según Nómina de Aeronaves sujeto a un valor máximo de US$ 30.000.000 por aeronave.

Repuestos Todo Riesgo:
US$ 5.000.000 cada ocurrencia

Casco Guerra y Riesgos Conexos:

Casco:
Valores Tasados según Nómina de Aeronaves sujeto a un máximo de US$ 30.000.000 por aeronave.

Pagos suplementarios
La Responsabilidad del Asegurador no excederá US$ 1.000.000 por ocurrencia y en el agregado anual.

En adición

1) Extorsión, Confiscación y Secuestro
90% de cualquier gasto incurrido sujeto a un límite máximo de indemnización de US$ 500.000 cada siniestro y en el agregado durante la vigencia de esta póliza.

Garantizado 10% no asegurado, a riesgo del asegurado.

Sujeto a un cúmulo anual total de US$ 20.000.000

Responsabilidad hacia terceros no transportados y pasajeros:
Límite Único Combinado para Lesiones / Daños Materiales / Daños Personales US$ 300.000.000 por acontecimiento / aeronave / ilícito aplicable separadamente a cada aeronave propiedad del asegurado, operada o utilizada por el Asegurado y en el agregado anual para responsabilidad por productos, sujeto a los siguientes sublímites:

(a) Daños Personales AVN60 US$ 25.000.000 por un mismo ilícito y en el cúmulo durante la vigencia de la presente póliza, siendo parte de la suma asegurada total para responsabilidades y no adicional a ella; no obstante, este sublímite no rige para pasajeros, debiendo aplicarse el límite total de la póliza.

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Ciudad Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA G. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

A.N.A.C. 446

ARG-GROUP

(b) Endoso AVN52E de Ampliación de Cobertura (Responsabilidades Aeronáuticas) con un sublímite para el párrafo 3 de US$ 150.000.000 por acontecimiento y en el cúmulo para siniestros de acuerdo con las provisiones del párrafo 3 del Endoso AVN52E de Ampliación de Cobertura (Responsabilidades Aeronáuticas)

Las costas y Gastos Causídicos se pagarán en forma adicional.

Accidentes Personales Tripulantes / Gastos por Atención Médica:
USD 100.000 cada persona (Suma Capital Asegurada)
Escala "E" Beneficios 1 a 7 inclusive.

En adición, Gastos Médicos USD 10.000 cada persona

FRANQUICIAS: Franquicias de Cascos: (no aplicables a pérdida total, pérdida total virtual ni pérdida total convenida de la aeronave)

ATR-72 US$ 100.000 cada y todo siniestro

Franquicia para Repuestos:

no aplicable a reclamos por pérdidas o daños causados por incendio, viento, tornado, ciclón, tifón, inundación o granizo, robo, rayo, explosión, terremoto u onda de marea o a reclamos emanados de accidentes a la aeronave o medio de transporte que los traslada, los que se pagarán en su totalidad, ni a pérdidas o daños a equipos portátiles de reparación de a bordo instalados en una aeronave).

US$ 10.000 por reclamo. No obstante, los reclamos por daños por ingestión a las unidades de propulsión de las aeronaves sufridos mientras sean sometidas a corridas de prueba estarán sujetos al deducible aplicable a esa unidad de propulsión cuando esté instalada en el tipo específico de aeronave (según se indica más arriba). No se aplicará deducible alguno en caso de pérdida total, pérdida total virtual o pérdida total real a causa de ingestión.

No obstante, en caso de producirse un incidente que involucre a cualquiera de las Aeronaves del Asegurado, y si ello fuese beneficioso para el Asegurado, se tomará la franquicia más alta aplicable a la Aeronave

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 106

ARG-GROUP

involucrada como una franquicia acumulada para todos los siniestros resultantes de ese incidente.

Franquicias para Responsabilidades:

Equipaje de Pasajeros/Tripulación	US$ 1.250 cada reclamo.
Carga:	US$ 10.000 cada acontecimiento

Los deducibles arriba mencionados no serán aplicables cuando (i) los reclamos provengan de accidentes a la aeronave o medio de transporte que los traslada o (ii) reclamos resultantes de incendio, viento, tornado, ciclón, tifón, inundación, granizo, robo, rayo, explosión, terremoto u onda de marea o (iii) reclamos resultantes bajo el endoso de ampliación de cobertura AVN52E).

LIMITES GEOGRAFICOS: Mundial, sujeto a la Cláusula de Exclusión de Límites Geográficos LSW617H, modificada como sigue:

(1) Esta Póliza excluye pérdidas, daños o gastos provenientes de cualquiera de los siguientes paises y regiones:

(a) Argelia, Burundi, Región del Extremo Norte de Camerún, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Etiopía, Malí, Mauritania, Nigeria, Somalia, la República de Sudán, Sudán del Sur.

(b) ~~Colombia, Perú~~.

(c) Afganistán, Jammu y Cachemira, Corea del Norte, Pakistán.

(d) Abjasia, Donetsk y Lugansk de Ucrania, Nagorno-Karabaj, del Cáucaso del Norte Federal Distrito, Osetia del Sur

(e) Irán, Irak, Líbano, Libia, Sinaí del Norte Provincia de Egipto (incluyendo el aeropuerto internacional de Taba), Siria, Yemen.

(f) En adición a aquellos países arriba listados, se excluye cobertura para cualquier vuelo dentro de cualquier países dónde tal operación

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Ciudad Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel. 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA G. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

de la aeronave esté en violación con las sanciones de las Naciones Unidas.

(2) Sin embargo, esta cobertura garantiza sobre vuelos de cualquier país excluido dónde el vuelo esté dentro de un corredor aéreo reconocido internacionalmente y esté llevado a cabo de acuerdo con las recomendaciones I.C.A.O.

Cualquier país excluido puede ser cubierto por los suscriptores a términos a ser acordados por el Asegurador, antes del vuelo.

CONDICIONES ORIGINALES:

La Póliza Original a ser basada en el Texto de Línea Aérea del Lloyd's, y Póliza de Riesgos de Guerra y Conexos LSW555D, como sigue:

Cláusula AVN38B de Exclusión de Riesgos Nucleares

Cláusula de Exclusión – Ley de Contratos (Derechos de Terceros) 1999 AVN72

Cláusula de Limitación de Responsabilidad (Asegurados Conjuntos) AVN14

El Asegurado podrá solicitar en cualquier momento la cancelación de esta Póliza mediante comunicación escrita a los Aseguradores en la que indicará la fecha posterior en la que se hará efectiva la cancelación. Los Aseguradores podrán cancelar en cualquier momento esta Póliza mediante comunicación escrita al Asegurado enviada con 30 (treinta) días de anticipación, dirigida al domicilio que se indica en esta Póliza. Dicha notificación regirá a partir de la fecha y hora en que sea recibida por el Asegurado o los Aseguradores.

Cuando sea el Asegurado quien cancele esta Póliza, los Aseguradores recibirán o retendrán la proporción de la prima de la misma calculada según la escala de período corto que se adjunta.

Si son los Aseguradores quienes cancelan esta Póliza, éstos deberán recibir o retener la proporción calculada a prorrata sobre la prima de la misma.

Se acuerda incluir todos los endosos referidos al Endoso de Financiación de

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel. 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 107

ARG-GROUP

Línea Aérea / Contrato de Arrendamiento AVN67/AVN67A/AVN67B como en la cobertura vencida, entendiéndose que la fecha de inicio de vigencia de cada convenio es la fecha de inicio de vigencia de esta póliza. Se ha incluido en la prima cobrada por esta cobertura una prima adicional de US$ 100 por cada uno de dichos convenios, otorgándose por el presente el respectivo recibo. Se aplica la cláusula AVN67B a los nuevos convenios por arrendamiento / financiación de aeronaves.

Se acuerda incluir todos los endosos referidos al Endoso de Financiación de Línea Aérea / Contrato de Arrendamiento AVN67B o a ser acordado por el Asegurador.

Se cubren automáticamente las provisiones contractuales (incluyendo aquellos seguros mandatorios que puedan ser requeridos por las Fuerzas Armadas, el Estado Nacional o Gobiernos Nacionales) incluyendo Asegurados adicionales, renuncia a derecho de subrogación, beneficiarios de siniestros, acuerdos hold harmless, indemnizaciones, violaciones de garantías, cláusula cut-through, acuerdos de código compartido, assignments, valores acordados de repuestos, y contratos de acuerdo con IATA Standard Agreements.

Cualquier error u omisión inadvertido por el Asegurado o en nombre del Asegurado no impedirá la cobertura provista por esta Póliza si dicho error u omisión es rectificado tan pronto es descubierto.

Se cubre i) la ingestión que cause daños súbitos atribuibles a un incidente único registrado que exija el inmediato retiro de servicio del motor o si a juicio del Asegurado ello fuese impráctico o innecesario, cuando el motor regrese a su base o tan pronto como sea practicable, siempre y cuando se adhiera a los requerimientos del fabricante, ii) la ingestión que cause daños súbitos atribuibles a un incidente único registrado pero que dicho incidente pueda ser verificado por fecha y hora utilizando equipamiento " engine trend monitoring" o similar.

Disposición automática para aumentar el valor convenido de una aeronave cuando se instale en la aeronave un motor de repuesto y/u otro repuesto bajo sistema de leasing (sujeto a un máximo de USD 5.000.000 por motor o repuesto, y que no se supere el valor convenido máximo de esta cobertura), con prima adicional a prorrata según condiciones de póliza ajustable a expiración, condicionado a que el Asegurador retenga los derechos al

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • L1004AAL
Ciudad Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel. 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 793
C.P.A.C.F.

ARG-GROUP

recupero por salvataje del motor de repuesto y/u otro repuesto retirado en el evento de una pérdida total de la aeronave. Sin embargo, lo aquí establecido no deberá incrementará el valor convenido establecido de la aeronave cuando se aplique cualquier cláusula de pérdida total virtual.

Se acuerda que se considerará pérdida total todo siniestro sobre la cobertura de todo riesgo cascos en el que los daños físicos indemnizables sufridos por la aeronave asciendan a no menos del 75% del valor convenido de dicha aeronave.

Cláusula de costo de reparación según texto de cobertura. (250% Costo Laboral).

Cláusula de Aeronave Desaparecida por 48 Horas.

Seguro de Prima no ganada AVN79.

Pilotos: Como aprobados por el Asegurado. La Aeronave puede ser rodada y operada en tierra en tierra por personal aprobado por el Asegurado.

Usos: Transporte Aéreo Regular de Pasajeros, Carga y Equipaje.

Cláusula de Responsabilidad no aeronáutica AVN59. (párrafo 3 modificado a ser leído "Incidentes ocurridos en cualquier otra ubicación, relacionados con la actividad del Asegurado consistente en (i) el transporte aéreo de pasajeros o carga o (ii) suministrar a terceros los bienes y servicios referidos en los párrafos 4 y 5 mas abajo detallados" y se extiende a incluir el párrafo 5 como sigue " Incidentes provenientes del suministro de bienes a terceros que dichos bienes son uso de costumbre en la industria del transporte aéreo.

Cláusula de Exclusión de Asbestos 2488AGM00003 (aplicable a la cobertura de Responsabilidades solamente)

Cláusula de revisión mutua y acuerdos especiales (1/10/96) AVN44A (modificada) eliminando el requerimiento de anexión. Los contratos especiales incluidos como póliza expirante o como requeridos incluyendo automáticamente el acuerdo inter-carrier del IATA y las nuevas regulaciones europeas y similares requerimientos

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Ciad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 108

ARG-GROUP

Responsabilidad Legal aeronáutica hacia terceros Acta 1959 AVN57A (Australia) / AVN57A (Suiza) / AVN57A (EE.UU.) / AVN57C (Canadá)

Altas y bajas automáticas, sustituciones de aeronaves de similar marca y modelo (incluyendo modificaciones de los valores convenidos), no excediendo el valor máximo convenido cada aeronave como definido en ésta Póliza, a ser informado al Reasegurador tan pronto como sea practicable. Altas de aeronaves de otra marca y modelo a ser informado a los Reaseguradores antes de su incorporación. La Prima Adicional correspondiente será ajustable a expiración.

Cobertura de Riesgos en Tierra solamente incluye responsabilidad civil aeronáutica incidental. Cobertura de Riesgos en Tierra solamente al inicio o inclusión calculada al 35% de la Tasa de Riesgo de Vuelo para Cascos

Se acuerda incluir provisión para vuelos para cualquier aeronave cubierta por Cobertura de Riesgos en Tierra no excediendo 4 horas por aeronave en cualquier período de 10 días consecutivos sujeto a que el período de restricción de la aeronave en tierra sea continuo con el propósito de calcular cualquier prima de devolución bajo la Cláusula de Devolución por restricción de la aeronave en tierra.

Se mantiene cubierto el incremento automático a cobertura de Riesgo en Vuelo sujeto a notificación por escrito al Broker nominado de dicho incremento.

Cláusula AVN48B (Aviación) de Exclusión de Guerra, Secuestro y Otros Riesgos (no aplicable a la cobertura de Accidentes Personales), pero con respecto a la Cobertura de Responsabilidad se acuerda eliminar todos los párrafos salvo el párrafo (b) sujeto al sublímite del párrafo 3 del Endoso AVN52E de Ampliación de Cobertura (Responsabilidades Aeronáuticas), según se especifica en las sumas aseguradas por responsabilidad hacia terceros

Cláusula AVN46B de Exclusión de Ruido, Contaminación y Otros Riesgos, pero no aplicable a

a. reclamos por pasajeros o por equipaje, carga o correo; además,
b. Modificado a cumplimentar con los requerimientos Estatutarios de

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA G. SINIBAGLIA
ABOGADA
T 105 F° 783
C.P.A.C.F.

ARG-GROUP

Alemania

c. el párrafo 1(b) de la cláusula no aplica a polución o contaminación de un producto vendido o suministrado por el Asegurado.

Cobertura de gastos adicionales según la Cláusula AVN76 de Pagos Suplementarios : Se aplican todos los párrafos: En el párrafo (a) se eliminan las palabras "denunciados en menos y no denunciados luego de haber excedido la duración máxima calculada del vuelo"; el párrafo (b) incluye "espumado de la aeronave"; además, se agregan los siguientes párrafos (e), (f), (g) y (h):

(e) todo gasto proveniente de una desviación de la aeronave debido a una repentina enfermedad de un pasajero.

(f) todo gasto razonable en que incurran el asegurado o terceros en su nombre para control de incendio y colisión con respecto a un siniestro que afecte a una aeronave asegurada

(g) todo gasto razonable para manutención, primeros auxilios, servicios hospitalarios y médicos, funerales, sepelios y/o repatriación de cuerpos y personas lesionadas y todo otro acto humanitario en que se incurra razonablemente tras un hecho para el que esta póliza cubre la responsabilidad legal del asegurado.

(h) todo gasto razonable en que incurran el asegurado o terceros en su nombre o asumido por contrato que sea consecuencia de un siniestro cubierto por el presente para (1) utilizar un centro operativo de emergencia y/o (2) utilizar un centro de manejo de crisis.

Todas las sumas que se paguen en virtud de esta Cláusula estarán sujetas a un sublímite de USD 1.000.000.- Este sublímite opera dentro del límite establecido en póliza y no en adición al mismo.

El Asegurador pagará el costo de cualquier fianza y/o garantia requerida para obtener la liberación de una aeronave o tripulante o sus bienes, o lograr la partida de la aeronave cuando las autoridades pertinentes arresten al tripulante o impidan la partida de la aeronave con relación a Lesiones Corporales o Daños Materiales amparados por la presente cobertura.

Exclusiones Generales de Póliza AVS104B modificada como sigue:

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO
109

ARG-GROUP

Exclusión 3
No se aplica a la responsabilidad del asegurado hacia sus empleados por Lesiones Corporales sufridas mientras son transportados en aeronaves del asegurado sin cumplir a bordo ninguna función directa o de supervisión o mientras están viajando en aeronaves del asegurado como pasajeros legítimos.

Exclusión 5
Para los fines de esta exclusión se considerará que los bienes arrendados, vendidos en forma condicional o suministrados de otro modo a terceros en condiciones que tienen por fin transferir a terceros los riesgos de pérdida o daño no pertenecen al asegurado, ni le son prestados, alquilados o arrendados. La cobertura provista por esta excepción a la exclusión esta sujeta a un sub-límite de USD 2.000.000 cada ocurrencia siendo parte del Límite Único Combinado y no en adición al mismo.

Exclusión 8
Dice:
No cubre la responsabilidad del asegurado por daños materiales a bienes tangibles que no hayan sufrido daños físicos ni hayan sido destruidos.

(a) Como consecuencia de una demora o falta de cumplimiento de cualquier contrato o convenio por parte del asegurado o terceros en su nombre.

(b) Como consecuencia del desempeño incorrecto o inadecuado de mercaderías o productos fabricados, construidos, alterados, reparados, atendidos, tratados, vendidos, suministrados o distribuidos por el asegurado. Pero esta exclusión no rige para la pérdida de uso de otros bienes tangibles como consecuencia del daño físico o destrucción de las mercaderías o productos asegurados que ocurran en forma súbita y accidental luego de habérselos utilizados por alguien que no es el asegurado en la forma para la que están destinados.

Exclusión 15
No aplicable a Lesiones Corporales o Daños Materiales

Se incluye la responsabilidad del Asegurado emanada del transporte de cualquier pasajero en cualquier vehículo con relación a su contrato de

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Ciudad Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. PINGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

11

ARG-GROUP

transporte aeronáutico, excluyendo cualquier acta o legislación local de tráfico.

Ampliación AVN60A de Daños Personales incluye la cobertura de errores incidentales por mala praxis médica o error de un médico, cirujano, enfermero, técnico médico u otra persona que preste servicios médicos, pero sólo para el asegurado o en nombre de éste para prestar servicios médicos de emergencia. A pedido del asegurado, la cobertura otorgada por el párrafo precedente se amplía para incluir la responsabilidad legal de la persona que desempeña dichos servicios médicos. Dicha cobertura operará en exceso de cualquier otro seguro válido y cobrable del que disponga dicha persona.

En respecto de Responsabilidad Civil hacia La Carga

(a) Se acuerda incluir a los agentes como Asegurados Adicionales en dónde sea requerido por el Asegurado.

(b) Los derechos se subrogación de los Aseguradores serán únicamente a discreción del Asegurado.

(c) Toda Carga es protegida desde el momento en que el interés del Asegurado está bajo el control del Asegurado y hasta el momento de entrega al último consignatario en el destino final incluyendo mientras se encuentre en custodia de los sucesivos transportistas, si los hubiera.

Se acuerda que para los vuelos charter / acuerdos de arrendamiento en dónde deba proveerse cobertura de responsabilidad bajo pólizas contratadas por otras personas / organizaciones entonces ésta póliza cubrirá la responsabilidad contingente del asegurado (incluyendo el pago de la diferencia entre el Límite Único Combinado contenido bajo esta póliza y cualquier monto pagadero bajo las pólizas de dichas otras personas / organizaciones)

Seguro de Responsabilidad Civil Contingente.

La Cobertura Responsabilidad Equipaje y Efectos Personales es extendida a aplicar a dichas pertenencias de los miembros de la tripulación de las aeronaves.

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 110

ARG-GROUP

La cobertura otorgada por esta sección incluye la cobertura por la responsabilidad del Asegurado por Daños Materiales a equipaje de pasajeros y carga por los que el Asegurado o sus mandatarios hayan aceptado un valor declarado superior al límite aplicable según las normas de la Convención de Varsovia u otra ley aplicable.

Se acuerda que el número máximo declarado de pasajeros puede excederse en algún momento debido al transporte de niños, incluyendo bebés, sujeto en todos los casos a que no se infrinjan las estipulaciones del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.

Se acuerda que con el fin de permitir al asegurado cumplir con cualquier legislación local que requiera seguros automáticos de accidentes personales para los pasajeros, se amplía esta Póliza para incluir dicho seguro automático de accidentes personales hasta los límites legales establecidos por tal legislación, sujeto que no se supere el límite único combinado para responsabilidades.

Todos los pasajeros internacionales y toda la carga internacional será transportada en un todo de acuerdo con las condiciones de los tickets aéreos y guías de cargas aéreas limitando la responsabilidad del transportista en respecto de Lesión Física y Daño Material en la medida prescripta por las leyes aplicables o de otra manera permitida por ésta Póliza en respecto del transporte a ser realizado.
Sin embargo, la provisión para emitir un ticket de pasajero no aplicará a aquellos pasajeros que no paguen pasaje, miembros de la tripulación que no tienen tareas operativas, observadores autorizados y cualquier empleado potencial.

En dónde ambas partes hayan acordado referir una disputa o diferencia a arbitraje, dicha disputa o diferencia entre el Asegurado y el Asegurador deberá ser remitida (a arbitraje) de acuerdo con las provisiones estatutarias para arbitraje que estén vigentes en ese momento en Argentina.

<u>En respecto de Casco Guerra y Riesgos Conexos:</u>

No obstante lo establecido en la Sección Cinco de este Seguro (i) las disposiciones sobre cancelación contenidas en el párrafo 1.(a) de la sección cinco sólo rigen para la aeronave objeto de la Notificación dada para revisar la tasa de prima y/o los límites geográficos, (ii) cualquiera de las partes

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel. 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F

13

551

ARG-GROUP

podrá cancelar previo aviso dado con 7 días de antelación a la finalización de cada trimestre (iii) revisión automática previo aviso dado por el Asegurador con 7 días de antelación luego de la detonación hostil de un arma atómica o nuclear (iv) Rescisión Automática de Riesgos de Guerra (es decir, según el párrafo (a) de la Cláusula AVN48B de Exclusión de Guerra, Secuestro y otros Riesgos) en caso de Guerra entre cualesquiera de los siguientes países: Reino Unido, EE.UU. de Norteamérica, Francia, Federación Rusa y República Popular China (se mantienen en plena vigencia y efecto todos los demás párrafos (b) – (f) de la Sección 1).

En respecto a la Cobertura de Accidentes Personales:

Cláusula de Secuestro NMA1732

Cláusula NMA 981 de Exposición

Cláusula de Desaparición NMA 2712

Exclusión 1, 3 y 4 del Texto NMA2712 eliminada

Endoso de Gastos Médicos (Accidente solamente)

Los gastos médicos incurridos dentro de los doce meses desde la fecha de un accidente en respecto a Lesión Física Accidental sufrida por una Persona Asegurada durante la vigencia de este seguro será pagada por los Aseguradores en adición hasta pero no excediendo el límite definid bajo ésta Póliza.
Sin embargo, si en respecto de dichos Gastos Médicos el Asegurado o la Persona Asegurada recupera cualquier pago realizado bajo cualquier otro seguro, los Aseguradores de ésta Póliza serán responsables solamente por la diferencia entre dichos recuperos y el costo total de los Gastos Médicos incurridos, no excediendo el límite expresado mas arriba.

Bajo éste Endoso, Gastos Médicos significan los gastos necesariamente incurridos por la Persona Asegurada por tratamientos médicos, hospital, quirúrgicos, manipulativos, terapéuticos, Rayos X o de enfermería, incluyendo los costos de los suministros médicos y alquiler de ambulancia.

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

AVIANCA Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ARG-GROUP

Invalidez Total Permanente significa una invalidez que impide totalmente al asegurado atender sus actividades u ocupaciones habituales, tiene una duración de doce meses y al finalizar ese período está más allá de cualquier posibilidad de mejora.

En respecto a las operaciones del Asegurado en Venezuela, el límite de la cobertura de Accidentes Personales es de USD 170.000 cada persona (Suma Capital Asegurada) Escala "E" beneficios 1 a 7 inclusive, con Gastos Médicos de USD 17.000 cada persona

Conflicto con normas legales:
Las condiciones de esta póliza que entren en conflicto con normas legales o normativas de cualquier jurisdicción en la que se aplique la presente póliza se modifican para ajustarse a tales normales legales o normativas en la medida en que se vinculen con operaciones aeronáuticas aseguradas por esta Póliza.

Si el Asegurador debe cubrir al Asegurado en cumplimiento de esta condición, incluyendo gastos de defensa y costas legales vinculados con ello, y si por lo establecido en otras condiciones, limitaciones y exclusiones de la Póliza no se habría otorgado tal cobertura de no ser por aplicación de la presente condición, el Asegurado reintegrará al Asegurador el pago realizado para otorgar cobertura bajo la presente condición.

Actos razonables realizadas por el Asegurado o en su nombre:
La cobertura de "Lesiones" incluye demora o trato indebido de los pasajeros, o pérdida de los medios para dar apoyo a cualquier persona

"Daños Materiales" significa (a) pérdida o daños a bienes incluyendo pérdida de uso de los mismos; cuando se trata de equipaje y carga, incluye pérdidas o daños causados por demora y (b) pérdida de uso de bienes que no se perdieron o dañaron, siempre que la pérdida de uso sea causada por un incidente.

Se acuerda incluir a Aeropuertos Argentina 2000 S.A. (Concesionario) y sus respectivos socios, directores, funcionarios, agentes, representantes, personal, empresas vinculadas y/o Estado Nacional Argentino y/u Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) como asegurados adicionales por sus respectivos derechos e intereses y se acuerda la renuncia al derecho de subrogación contra Aeropuertos

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. USINIGAGLIA
ABOGADA

ARG-GROUP

Argentina 2000 S.A. (Concesionario) y sus respectivos socios, directores, funcionarios, agentes, representantes, personal, empresas vinculadas y/o Estado Nacional Argentino y/u Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) con relación a los vehículos y equipos del Asegurado operando dentro de los confines de los Aeropuertos de Argentina.

Se establece que la lista de vehículos y equipos adjunta operando dentro de los límites de los Aeropuertos para su propio servicio de rampa forma parte de este Póliza.

Cláusula de Separación de Intereses

La inclusión de más de un Asegurado ya sea via Endoso u otra forma no debe impedir el derecho de recupero por cualquier Asegurado con respecto a reclamos efectuados contra ellos por cualquier otro Asegurado. Sin embargo este seguro debe solamente proveer la misma protección a cada Asegurado como hubiese estado disponible si esta Póliza fuese emitida separadamente para cada Asegurado salvo que de ninguna forma la responsabilidad total del Asegurado exceda el límite de responsabilidad establecido en esta Póliza.

Cláusula de incumplimiento de los reglamentos de navegación aérea – AVN94

Cláusula de Sanciones y Embargos AVN111

Cláusula de Continuidad del Contrato del Euro LSW1820

Cláusula AVN2000A de Exclusión de Reconocimiento de Fechas /Cláusula AVN2001A de Cobertura Limitada de Reconocimiento de Fechas / Cláusula AVN2002A de Cobertura Limitada de Reconocimiento de Fechas

Esta Póliza será gobernada y construida en un todo de acuerdo con la ley de Argentina y cada parte acuerda en someterse a la jurisdicción exclusiva de Argentina a menos que ambas partes decidan referir el asunto al arbitraje. Cualquier citación, notificación o proceso a ser servido sobre los Reaseguradores con el propósito de instituir cualquier procedimiento legal en contra de los mismos en conexión con esta Póliza puede ser servido a:

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 142

ARG-GROUP

Mr. John D Wilson
Las Heras 1274
Martinez
1641, Buenos Aires, Argentina

quien posee autoridad en nombre de los Reaseguradores.

En respecto de la participación del Reasegurador ACE (Miembro Suscriptor del Lloyd's AGM2488)
Se establece que la Cláusula de Daños por Ingestión es modificada como sigue:

se cubre a) la ingestión que cause daños súbitos atribuibles a un incidente único registrado que exija el inmediato retiro de servicio del motor o si a juicio del Asegurado ello fuese impráctico o innecesario, cuando el motor regrese a su base o tan pronto como sea practicable, siempre y cuando se adhiera a los requerimientos del fabricante, b) la ingestión que cause daños súbitos atribuibles a un incidente único registrado pero que dicho incidente pueda ser verificado por fecha y hora utilizando equipamiento " engine trend monitoring" o similar. Sin embargo, no será recuperable ningún costo adicional de reparación como resultado de la recorrida continuada del motor luego de la ingestión.

ELECCIÓN DE LEYES Y JURISDICCIÓN

Esta póliza de reaseguro será gobernada por y construida de acuerdo con la ley de Argentina y cada parte acuerda someterse a la jurisdicción exclusiva de las cortes de Argentina.

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. SINGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

ARG-GROUP

NÓMINA DE AERONAVES

Item	Tipo	Matrícula	Nº de Serie	Asientos Pax / Tripulantes	Valor Tasado		Alta
1	ATR 72-600	LV-GUG	1343	72 / 6	USD	25.000.000	11/16
2	ATR 72-600	LV-GUH	1395	72 / 6	USD	25.000.000	12/16
3	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD	25.000.000	02/17
4	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD	25.000.000	04/17
5	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD	25.000.000	06/17
6	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD	25.000.000	07/17
7	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD	25.000.000	08/17
8	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD	25.000.000	09/17
9	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD	25.000.000	10/17
10	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD	25.000.000	11/17
11	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD	25.000.000	12/17
12	ATR 72-600	A informar	A informar	72 / 6	USD	25.000.000	01/18

Valor estimado Stock de Repuestos: USD 250.000

Presentación fechada Abril 2016 vista y notificada por el Asegurador

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ARG-GROUP

FOLIO 143

NOMINA DE VEHICULOS QUE CIRCULAN DENTRO DE LOS AEROPUERTOS

Vehículo	Patente	N° de Chasis	N° de Motor	Modelo
Peugeot Partner	OWA606	8AEGRKFSCFG520092	10DBSW0031786	
Volkswagen Amarok	A Declarar	8AWDB42H5GA013135	CSH139161	2015

PREMIO ANUAL: **Según detalle adjunto**

PLAN DE PAGOS: 10 Cuotas mensuales, iguales y consecutivas

Favor examinar los términos, condiciones y reaseguradores detallados en esta Cotización y avisarnos inmediatamente si cualesquiera de estos no están de acuerdo con vuestros

Firma Autorizada
ARG GROUP S.A.

Gonzalo Rey
Director

ARG GROUP S.A.
San Martín 558 • C1004AAL
Cdad. Autónoma de Bs. As. • Argentina
Tel.: 4325-7374/83 • 4325-9767/70
Fax: 4325-9771
www.arg-group.com

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

FOLIO 414

A.N.A.C. FOLIO 554

ANEXO X-

CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AEREOS VIGENTE DE AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 115

CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AEREOS
AIR OPERATOR CERTIFICATE

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

Estado del explotador
REPÚBLICA ARGENTINA
State of the Operator
ARGENTINE REPUBLIC

Autoridad expedidora
ANAC
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACION CIVIL
Issuing authority
ANAC
CIVIL AVIATION AUTHORITY

DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL

NATIONAL BUREAU OF SAFETY

Resolución N°: 003/16.-
Apéndice N° 13.-

Administratve Decision N° 003/16.-
Appendix N° 13.-

AOC: ANAC – 160

Fecha de vencimiento:
04-ABR-2017.-

Expiry date:
APR 04, 2017.-

RESERVADO

RESERVED

Nombre del explotador:
MACAIR JET S.A.
Operator´s name:
MACAIR JET S.A.

Dirección del explotador:
AEROPARQUE JORGE NEWBERY.
Operator´s address:
JORGE NEWBERY AIRPORT.

Teléfono: (5411) 4777-7514.
Telephone: (5411) 4777-7514.

Fax: **(5411) 4777-7452.**

Correo electrónico:
macairjet@macairjet.com.ar
E-mail:
macairjet@macairjet.com.ar

Puntos de contacto operacionales
Operational points of contact
A.N.A.C. Teléfono / *Telephone*
(5411) 5941-3130.
E-mail: dnso@anac.gov.ar

Se adjunta al presente AOC la información de contacto donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional sin demoras indebidas. M.O.E. – Capitulo I.

Contact details at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in ***A.O.M – Chapter I.***

RESERVADO

RESERVED

Por el presente, se certifica que la empresa **MACAIR JET S.A.**, esta autorizado a realizar **Servicios No Regulares Internos e Internacionales de Transporte Aéreo de Pasajeros, Carga y Correspondencia, Usando Equipos de Reducido Porte; Servicios No Regulares Internos de Transporte Aéreo de Pasajeros y Carga, Utilizando Aeronaves de Gran Porte hasta el límite de la aeronave Marca MCDONELL DOUGLAS, Modelo MD Serie 82/88 o Equipos de Similares o Inferiores Características Técnicas y Capacidad Comercial; y Servicios No Regulares Internacionales de Transporte Aéreo de Pasajeros y Carga, Usando para ese fin Aeronaves de Gran Porte**, según se define en las especificaciones operativas que se adjuntan de conformidad con el Manual de Operaciones y con las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).

This certificate authorizes ***MACAIR JET S.A.*** *to conduct* ***Non Regular Domestic and International Air Transport Services for Passengers, Cargo and Mail Using Small Airplanes; Non Regular Domestic Air Transport Services for Passengers and Cargo with Large Aircraft Comprising Up to MC DONNELL DOUGLAS, Series 82/88 or Aircraft with Similar or Inferior Technical Characteristics and Commercial Capacity; Non Regular International Air Transport Services For Passengers and Cargo Using for that purpose Large Aircraft;*** *as defined in the attached Specifications Operations, in accordance with the Operations Manual and the Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).*

Fecha de expedición:
07-ENE-2016.-

Date of issue:
JAN 7, 2016.-

Nombre y firma:
Name and signature:

Cargo:
Title

MACAIR JET S.A.
ENRIQUE GARCIA MORENO
GERENTE DE OPERACIONES
Y INSTRUCCION

ES COPIA FIEL

MELISA P. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
CPACF

555

116

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL
NATIONAL BUREAU OF SAFETY

"ESPECIFICACIONES OPERATIVAS" **"ANEXO II"**
"OPERATIONS SPECIFICATIONS" *"ANNEX II"*

EMPRESA: MACAIR JET S.A.-
COMPANY: MACAIR JET S.A.-

REGISTRO DE TRIPULANTES AFECTADOS
AUTHORIZED CREW

BASE DE OPERACIÓN: AEROPARQUE JORGE NEWBERY.-
FBO (FIXED BASE OPERATIONS): JORGE NEWBERY AIRPORT.-

CERTIFICADO Nº: ANAC - 160 APENDICE: 13.-
CERTIFICATE Nº: ANAC.- 160 APPENDIX: 13.-

VIGENCIA: DESDE: 07-ENE-2016 HASTA: 04-ABR-2017.-
EFFECTIVE FROM: JAN 7, 2016 UNTIL: APR 4, 2017.-

RESOLUCION Nº: 003/2016.-
ADMINISTRATIVE DECISION Nº: 003/2016.-

AUTORIZACIÓN DE EXPLOTACIÓN: SERVICIOS NO REGULARES INTERNOS E INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS, CARGA Y CORRESPONDENCIA, USANDO EQUIPOS DE REDUCIDO PORTE; SERVICIOS NO REGULARES INTERNOS DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y CARGA, UTILIZANDO AERONAVES DE GRAN PORTE HASTA EL LÍMITE DE LA AERONAVE MARCA MCDONELL DOUGLAS, MODELO MD SERIE 82/88 O EQUIPOS DE SIMILARES O INFERIORES CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y CAPACIDAD COMERCIAL; Y SERVICIOS NO REGULARES INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y CARGA, USANDO PARA ESE FIN AERONAVES DE GRAN PORTE.
AUTHORIZATION TO CONDUCT: NON REGULAR DOMESTIC AND INTERNATIONAL AIR TRANSPORT SERVICES FOR PASSENGERS, CARGO AND MAIL USING SMALL AIRPLANES; NON REGULAR DOMESTIC AIR TRANSPORT SERVICES FOR PASSENGERS AND CARGO WITH LARGE AIRCRAFT COMPRISING UP TO MC DONNELL DOUGLAS, SERIES 82/88 OR AIRCRAFT WITH SIMILAR OR INFERIOR TECHNICAL CHARACTERISTICS AND COMMERCIAL CAPACITY; NON REGULAR INTERNATIONAL AIR TRANSPORT SERVICES FOR PASSENGERS AND CARGO USING FOR THAT PURPOSE LARGE AIRCRAFT.

Nº *Nº*	APELLIDO Y NOMBRES *NAME*	LICENCIA *LICENSE*	LEGAJO *RECORD NUMBER*	AERONAVE/FUNCION *AIRCRAFT/FUNCTION*	Nº ANAC *NUMBER*
1.	BOZOVICH, GERARDO	PC1°	40.679	JS 32: PILOTO / PILOT	53806/233 /253/257/ 806/267
2.	CAMERUCCI, LUCAS EZEQUIEL	PCA	81.853	JS 32: COPILOTO *COPILOT*	53806/242
3.	CASTILLO, ALFREDO	PC1°	34.266	JS 32: PILOTO *PILOT / INSTRUCTOR*	53806/251

Macair Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

4.	CASTILLO, LEANDRO NAHUEL	PC1°	70.923	JS 32: PILOTO / PILOT / INSTRUCTOR	53806/237 /238/240/2 46
5.	CHIONETTI, IGNACIO	PCA	35.359.584	JS 32: COPILOTO / COPILOT	53806/261
6.	CRESTA, JULIO CESAR	PC1°	50.138	JS 32: PILOTO / PILOT	53806/258 /262/806
7.	GIUSTI, DIEGO OSCAR	PC1°	58.122	JS 32: COPILOTO / *COPILOT*	53806/242 /254
8.	MANTIÑAN, CARLOS ALEJANDRO	PC1°	48.732	JS 32: PILOTO *PILOT* / INSTRUCTOR	53806/237 /243/253
9.	PAOLO ALEJANDRO ENRIQUE	PC1°	43.849	JS 32: COPILOTO / *COPILOT*	53806/134 /253
10.	ROBLEDO FERNANDO	PC1°	54.796	JS 32: PILOTO / *PILOT* / *INSTRUCTOR*	53806/168 /154/239/ 806/267
11.	SOSA WALTER	TLAA	56.545	JS 32: COPILOTO / *COPILOT*	53806/252 /257/806
12.	TAYLOR, PATRICIO	PC1°	85.510	JS 32: COPILOTO / COPILOT	53806/261 /262

EL PRESENTE ANEXO REEMPLAZA AL ANEXO II DE FECHA: 22-JUL-2016.-
THIS ANNEX MODIFIES ANNEX II DATED: JUL 22, 2016.-
FECHA DE EMISIÓN: 09-SEP-2016.-
ISSUED: SEP 9, 2016.-

Cmte. Guillermo Soriano
Jefe de Departamento
Explotadores Aéreos
ANAC

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL
NATIONAL BUREAU OF SAFETY

"ESPECIFICACIONES OPERATIVAS" **"ANEXO I"**
"OPERATIONS SPECIFICATIONS" *"ANNEX I"*

EMPRESA: MACAIR JET S.A.
COMPANY: MACAIR JET S.A.

REGISTRO DE AERONAVES AFECTADAS
AUTHORIZED AIRCRAFT

BASE DE OPERACIÓN: AEROPARQUE JORGE NEWBERY.-
FBO (FIXED BASE OPERATIONS): JORGE NEWBERY AIRPORT.-

CERTIFICADO Nº: ANAC - 160 APENDICE: 13.-
CERTIFICATE N°: ANAC.- 160 APPENDIX: 13.-

VIGENCIA: DESDE: 07-ENE-2016 HASTA: 04-ABR-2017.-
EFFECTIVE FROM: JAN 7, 2016 UNTIL: APR 4, 2017.-

RESOLUCION Nº: 003/2016.-
ADMINISTRATIVE DECISION Nº: 003/2016.-

AUTORIZACIÓN DE EXPLOTACIÓN: SERVICIOS NO REGULARES INTERNOS E INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS, CARGA Y CORRESPONDENCIA, USANDO EQUIPOS DE REDUCIDO PORTE; SERVICIOS NO REGULARES INTERNOS DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y CARGA, UTILIZANDO AERONAVES DE GRAN PORTE HASTA EL LÍMITE DE LA AERONAVE MARCA MCDONELL DOUGLAS, MODELO MD SERIE 82/88 O EQUIPOS DE SIMILARES O INFERIORES CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y CAPACIDAD COMERCIAL; Y SERVICIOS NO REGULARES INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y CARGA, USANDO PARA ESE FIN AERONAVES DE GRAN PORTE.
AUTHORIZATION TO CONDUCT: NON REGULAR DOMESTIC AND INTERNATIONAL AIR TRANSPORT SERVICES FOR PASSENGERS, CARGO AND MAIL USING SMALL AIRPLANES; NON REGULAR DOMESTIC AIR TRANSPORT SERVICES FOR PASSENGERS AND CARGO WITH LARGE AIRCRAFT COMPRISING UP TO MC DONNELL DOUGLAS, SERIES 82/88 OR AIRCRAFT WITH SIMILAR OR INFERIOR TECHNICAL CHARACTERISTICS AND COMMERCIAL CAPACITY; NON REGULAR INTERNATIONAL AIR TRANSPORT SERVICES FOR PASSENGERS AND CARGO USING FOR THAT PURPOSE LARGE AIRCRAFT.

Nº *Nº*	MATRIC. *Registration Number*	TIPO *Type*	VIGENCIA *Validity*	Nº EXP. DA *Airworthiness Direction (DA)'s file number*	SERVICIO AUTOR. (1) *Authorized service*	Nº ANAC *File number*
1.	LV-ZPW	JS 32	**AFECTADA HASTA** / *UNTIL* **20-DIC-2017.-**	1.743.755	PASAJEROS (19) *PASSENGERS (19)*	004/16
2.	LV-ZPZ	JS 32	**AFECTADA HASTA** / *UNTIL* **17-MAR-2018.-**	1.744.632	PASAJEROS (19) *PASSENGERS (19)*	259/16

Avianca Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

3.	LV-ZST	JS 32	**AFECTADA HASTA** / *UNTIL* **16-ENE-2018.-**	23/2013	PASAJEROS (19) *PASSENGERS (19)*	000197/13

(1) OBSERVACIONES EN SERVICIO AUTORIZADO: LA DESIGNACIÓN PASAJEROS, INCLUYE TRANSPORTE DE PERSONAS EN CABINA DE PASAJEROS Y ADEMÁS EQUIPAJE, CORREO Y CARGA EN BODEGAS.
(1) OBSERVATIONS IN AUTHORIZED SERVICES: THE DESIGNATION PASSENGERS, INCLUDES TRANSPORT OF PEOPLE IN PASSENGERS CABIN AND LUGGAGE, MAIL AND LOAD/ CARGO IN COMPARTMENTS.

EL PRESENTE ANEXO REEMPLAZA AL ANEXO I DE FECHA: 01-ABR-2016.-
THIS ANNEX MODIFIES ANNEX I DATED: APR 1, 2016.-

FECHA DE EMISIÓN: 18-JUL-2016.-
ISSUED: JUL 18, 2016.-

Cmte. Guillermo Soriano
Jefe de Departamento
Explotadores Aéreos
ANAC

FOLIO 148

A.N.A.C. FOLIO 557

ANEXO XI-

ACREDITACION DE CAPACIDAD ECONOMICA FINANCIERA

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F.

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO
19

MACAIR JET S.A.

ESTADOS CONTABLES
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014
COMPARATIVO CON EL EJERCICIO
FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013

* * * * *

MACAIR JET S.A.

Domicilio legal: **Av. Del Libertador 498, Piso 18°, Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

Actividad principal de la Sociedad : **Explotación del transporte aéreo**

Fecha de inscripción en el Registro Público de Comercio: **16 de noviembre de 1993**

Fecha en que se cumple el plazo de duración de la Sociedad: **16 de noviembre de 2092**

Última modificación del estatuto: **30 de mayo de 2008**

Número de registro en la Inspección General de Justicia: **1.581.156**

Número de C.U.I.T.: **30-66351285-0**

Sociedad Controlante: **Ver Nota 4 a los estados contables.**

ESTADOS CONTABLES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

Por el ejercicio comprendido entre el 1ro. de enero de 2014 y el 31 de diciembre de 2014

Composición del capital (Nota 5 a los estados contables):

	Suscripto	Integrado
	$	$
500.000 acciones ordinarias de 1 voto VN $ 1 c/u.	500.000	500.000

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

121

ESTADO DE SITUACION PATRIMONIAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014 COMPARATIVO CON EL EJERCICIO ECONOMICO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013

Expresado en pesos (Nota 1.c)

		31/12/2014	31/12/2013
ACTIVO			
ACTIVO CORRIENTE			
Caja y Bancos	(Nota 2.1 y 1.f.1)	1.819.479,64	1.138.643,24
Créditos por servicios	(Nota 2.2 y 1.f.2)	18.382.971,27	18.135.179,57
Otros créditos	(Nota 2.3 y 1.f.2)	29.844.943,37	28.135.120,11
	TOTAL ACTIVO CORRIENTE	50.047.394,28	47.408.942,92
ACTIVO NO CORRIENTE			
Otros créditos	(Nota 2.3 y 1.f.2)	-	1.102.428,00
Bienes de uso	(Anexo A y Nota 1.f 3)	1.920.399,82	2.199.225,49
	TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	1.920.399,82	3.301.653,49
	TOTAL ACTIVO	51.967.794,10	50.710.596,41
PASIVO			
PASIVO CORRIENTE			
Deudas comerciales	(Nota 2.4 y 1.f.2)	15.081.249,43	12.562.425,46
Remuneraciones y cargas sociales	(Nota 2.5 y 1.f.2)	726.239,90	1.190.314,78
Cargas fiscales	(Nota 2.6, 1.f .2 y 1.f.6)	898.409,03	942.842,41
Anticipos de clientes	(Nota 2.7 y 1.f.2)	306.076,15	906.865,07
Otras deudas	(Nota 2.8 y 1.f.2)	4.510.225,56	3.250.070,92
Previsiones	(Anexo E y Nota 1.f.4)	1.100.000,00	1.100.000,00
	TOTAL PASIVO CORRIENTE	22.622.200,07	19.952.518,64
PASIVO NO CORRIENTE			
Cargas fiscales	(Nota 2.6, 1.f .2 y 1.f.6)	446.366,96	-
Otras deudas	(Nota 2.8 y 1.f.2)	28.034.418,70	29.322.517,77
	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	28.480.785,66	29.322.517,77
	TOTAL PASIVO	51.102.985,73	49.275.036,41
PATRIMONIO NETO			
Según estado respectivo		864.808,37	1.435.560,00
	TOTAL DEL PASIVO Y DEL PATRIMONIO NETO	51.967.794,10	50.710.596,41

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO YOVARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ESTADO DE RESULTADOS POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014 COMPARATIVO CON EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013

Expresado en pesos (Nota 1.c)

		31/12/2014	31/12/2013
Ingresos por servicios	(Nota 2.9)	43.707.074,93	37.311.987,85
Costo de los servicios prestados	(Anexo H)	(37.112.453,13)	(35.671.934,30)
Resultado Bruto-Ganancia		6.594.621,80	1.640.053,55
Gastos de comercialización	(Anexo H)	(3.372.050,03)	(3.791.262,30)
Gastos de administración	(Anexo H)	(5.185.520,13)	(5.214.100,56)
Pérdida Operativa		(1.962.948,36)	(7.365.309,31)
Resultados financieros y por tenencia	(Anexo H)	(2.601.051,10)	6.931.688,68
Subtotal - Pérdida		(4.563.999,46)	(433.620,63)
Otros ingresos y egresos	(Nota 2.10)	(2.393.879,80)	1.423.492,65
Pérdida ordinaria antes de impuesto		(6.957.879,26)	989.872,02
Impuesto a la ganancia mínima presunta	(Nota 1.f.6)	(378.317,93)	(419.120,39)
Resultado del ejercicio- Pérdida/Ganancia		(7.336.197,19)	570.751,63

Las notas 1 a 12 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ESTADO DE EVOLUCION DEL PATRIMONIO NETO POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014 (Nota 1.c)

CONCEPTO	APORTES DE LOS PROPIETARIOS				RESERVA	RESERVA	RESULTADOS NO	
	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISION	APORTES	TOTAL	LEGAL	FACULTATIVA	ASIGNADOS	TOTAL
Saldos al inicio del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	570.751,63	1.435.560,00
S/Asamblea de fecha 8 de abril de 2014								
Reserva facultativa						570.751,63	(570.751,63)	-
S/Asamblea del 29 de diciembre de 2014								
Afectación reserva facultativa						(570.751,63)	570.751,63	-
Absorción pérdida por accionistas							6.765.445,56	6.765.445,56
Resultado del ejercicio- Pérdida							(7.336.197,19)	(7.336.197,19)
Saldos al cierre del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	-	864.808,37

Las notas 1 a 12 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 123

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ESTADO DE EVOLUCION DEL PATRIMONIO NETO POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013 (Nota 1.c)

CONCEPTO	APORTES DE LOS PROPIETARIOS				RESERVA	RESERVA	RESULTADOS NO	
	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISION	APORTES	TOTAL	LEGAL	FACULTATIVA	ASIGNADOS	TOTAL
Saldos al inicio del ejercicio	500.000,00	4.477.018,91	-	4.977.018,91	100.000,00	377.747,41	(4.589.957,95)	864.808,37
S/Asamblea de fecha 13/05/2013:								
Absorción pérdida		(4.212.210,54)	-	(4.212.210,54)		(377.747,41)	4.589.957,95	-
Resultado del ejercicio-Ganancia							570.751,63	570.751,63
Saldos al cierre del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	570.751,63	1.435.560,00

Las notas 1 a 12 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas SA
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 125

MACAIR JET S.A.
Nº de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014
COMPARATIVO CON EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013
Expresado en pesos (Nota 1.c)

VARIACIONES DEL EFECTIVO	31/12/2014	31/12/2013
Efectivo al inicio del ejercicio	1.138.643,24	371.803,66
Efectivo al cierre del ejercicio	1.819.479,64	1.138.643,24
Aumento neto del efectivo	680.836,40	766.839,58
CAUSAS DE VARIACIONES DEL EFECTIVO		
Actividades operativas		
Pérdida/Ganancia del ejercicio	(7.336.197,19)	570.751,63
Ajustes para arribar al flujo neto de efectivo proveniente de las actividades operativas:		
Amortización de bienes de uso	278.825,67	337.785,16
Impuesto a la ganancia mínima presunta devengado	378.317,93	419.120,39
Cambios en activos y pasivos:		
Aumento créditos por servicios	(247.791,70)	(5.689.140,44)
Aumento otros créditos	(607.395,26)	(816.408,09)
Aumento/Disminución deudas comerciales	2.518.823,97	(303.415,60)
Disminución/Aumento remuneraciones y cargas sociales	(464.074,88)	78.323,96
Aumento/Disminución cargas fiscales	23.615,65	(165.792,00)
Disminución/Aumento anticipos de clientes	(600.788,92)	491.332,45
Disminución/Aumento otras deudas	(27.944,43)	5.844.282,12
Absorción de la pérdida del ejercicio por los accionistas	6.765.445,56	
Flujo neto de efectivo generado por las actividades operativas	680.836,40	766.839,58
Actividades de inversión		
No posee	-	-
	-	-
Actividades de financiación		
No posee	-	-
	-	-
Aumento neto del efectivo	680.836,40	766.839,58

Las notas 1 a 12 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

NOTA 1 - Bases de preparación y presentación de Estados Contables

a) Objeto de los presentes estados contables

Los estados contables adjuntos son preparados con motivo del cierre del ejercicio comercial operado el 31 de diciembre de 2014.

b) Información presentada

Los Estados Contables que se presentan han sido confeccionados conforme con las disposiciones de la Ley 19.550, sus modificaciones y con las normas reglamentarias de la Inspección General de Justicia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2014, presentados en forma comparativa con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013. Asimismo han sido confeccionados conforme a las normas contables contenidas en las Resoluciones Técnicas emitidas por la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas (FACPCE).

c) Reexpresión en moneda constante

Los estados contables adjuntos reconocen las variaciones en el poder adquisitivo de la moneda hasta el 28 de febrero de 2003 de acuerdo a lo requerido por el Decreto 664/2003 del Poder Ejecutivo Nacional y la Resolución General N° 441 de la Comisión Nacional de Valores. Las normas contables profesionales, establecen que la discontinuación en la aplicación del método de reexpresión establecido en la RT N° 6 debió efectuarse a partir del 1° de octubre de 2003.
Los efectos de no haber reconocido las variaciones en el poder adquisitivo de la moneda hasta esta última fecha no han sido significativos en relación a los presentes estados contables.
Sin embargo, la existencia de variaciones importantes como las observadas en los últimos ejercicios en los precios de las variables relevantes de la economía que afectan los negocios de la Sociedad, tales como el costo salarial y el tipo de cambio, aún cuando no alcancen niveles que lleven a las entidades profesionales y reguladores a reinstalar la obligación de practicar los ajustes mencionados precedentemente, igualmente afectan la situación patrimonial y los resultados de la Sociedad, y, por ende, la información brindada en los presentes estados contables, por lo que esas variaciones debieran ser tenidas en cuenta en la interpretación de la situación patrimonial y los resultados que presenta la Sociedad en los presentes estados contables.
Normas contables aprobadas por la FACPCE con vigencia a partir del ejercicio 2013 - Resolución Técnica (RT) 39 - Modificación de las RT N° 6 y 17 sobre expresión en moneda homogénea
La RT 39 fue emitida por la FACPCE el 4 de octubre de 2013 y aprobada por el CPCECABA el 16 de abril de 2014. Dicha norma incorpora a la RT 17, como una característica que identifica un contexto de inflación que amerita ajustar los estados contables para que los mismos queden expresados en moneda de poder adquisitivo de la fecha a la cual corresponden, la existencia de una tasa acumulada de inflación en tres años que alcance o sobrepase el 100%,

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 87

considerando para ello el índice de precios internos al por mayor, del Instituto Nacional de Estadística y Censos.
Por otra parte, la RT 39 modifica a la RT 6 para establecer que si tras un período de interrupción de ajuste de los estados contables para reflejar el efecto de los cambios ocurridos en el poder adquisitivo de la moneda fuera necesario reanudar el ajuste, el mismo aplicará desde el comienzo del ejercicio en que se verifique la existencia de las características que identifican un contexto de inflación, y los cambios a considerar serán los habidos desde el momento en que se interrumpió el ajuste o desde una fecha de alta posterior, según corresponda a las partidas a ajustar.

d) Estados Contables Comparativos

El estado de situación patrimonial, los estados de resultados, de evolución del patrimonio neto y de flujo de efectivo han sido presentados en forma comparativa con dichos estados correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013.

e) Fondos (caja y equivalentes de caja)

Para la confección del estado de flujo de efectivo se consideraron dentro del concepto de efectivo a todos los saldos incluidos dentro del rubro Caja y Bancos.

f) Criterios de valuación

A continuación se indican los principales criterios de valuación utilizados para la confección de los estados contables de la Sociedad:

1. Caja y bancos

En moneda nacional: a su valor nominal.
En moneda extranjera: se convirtieron al tipo de cambio vigente al cierre del ejercicio para la liquidación de estas operaciones. Las diferencias de cambio fueron imputadas a los resultados del ejercicio.

2. Créditos y deudas

En moneda nacional: su medición contable ha sido obtenida mediante el cálculo del valor descontado de los flujos de fondos que originarán estos créditos y deudas. Los créditos y deudas cuya medición no difiere significativamente de su valor nominal con más los intereses devengados, en caso de corresponder, hasta la fecha de cierre del ejercicio, han sido valuados de acuerdo a dicho valor.
En moneda extranjera: han sido valuados de acuerdo a lo mencionado precedentemente teniendo en cuenta los tipos de cambio vigentes al cierre del ejercicio, excepto la valuación de crédito en gestión judicial mencionado en Nota 9. Las diferencias de cambio fueron imputadas a los resultados del ejercicio.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 162

3. Bienes de Uso

Los bienes de uso fueron valuados a su costo de adquisición reexpresados conforme a los criterios indicados en el apartado 1.c., menos las correspondientes amortizaciones acumuladas. La amortización de los bienes de uso, calculada por el método de la línea recta, aplicando tasas anuales a partir del año de su alta, es suficiente para extinguir sus valores al final de la vida útil estimada.
En opinión de la Dirección de la Sociedad el valor de los bienes de uso considerados en su conjunto, no supera su valor recuperable.

4. Previsiones

Para deudores incobrables: el cargo por incobrabilidad al cierre de cada ejercicio se determina en base al análisis individual de los clientes.

Para desvalorización impuesto diferido: el monto es determinado en función del valor estimado de recupero del crédito por impuesto diferido.

Para contingencias: Se constituyó con motivo de la discontinuidad de las operaciones con Fiduciaria del Norte S.A. ("Aerochaco") tal como se menciona en Nota 9 y por los sumarios realizados por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) por supuestas infracciones en las actividades aerocomerciales.

5. Patrimonio Neto

Las cuentas componentes del Patrimonio Neto se expresaron conforme a los criterios indicados en el apartado 1.c. precedente.

6. Cargas fiscales

En virtud de la sanción de la Ley N° 25.063 se modificó el impuesto a las ganancias y se creó, por el término de diez ejercicios anuales, el impuesto a la ganancia mínima presunta, el cual fue prorrogado hasta el 30/12/2019 mediante la publicación de las leyes N° 26.426 y 26.545. El impuesto a la ganancia mínima presunta es complementario del impuesto a las ganancias, dado que, mientras este último grava la utilidad impositiva del ejercicio, el impuesto a la ganancia mínima presunta constituye una imposición mínima que grava la renta potencial de ciertos activos productivos a la tasa del 1%, de modo que la obligación fiscal de la Sociedad coincidirá con el mayor de ambos impuestos. Sin embargo, si el impuesto a la ganancia mínima presunta excede en un ejercicio fiscal al impuesto a las ganancias, dicho exceso podrá computarse como pago a cuenta de cualquier excedente del impuesto a las ganancias sobre el impuesto a la ganancia mínima presunta que pudiera producirse en cualquiera de los diez ejercicios siguientes.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 129

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Al 31 de diciembre de 2014 la sociedad ha efectuado una provisión en concepto de Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta por $ 378.317,93.

La Sociedad determina el cargo contable por el impuesto a las ganancias por el método denominado de impuesto diferido, el cual consiste en el reconocimiento del efecto impositivo de las diferencias temporarias entre la valuación contable y la impositiva de los activos y pasivos, determinado a la tasa vigente del 35% establecida en la Ley de Impuesto a las Ganancias, y su posterior imputación a los resultados de los ejercicios en los cuales se produce la reversión de las mismas, considerando asimismo la posibilidad de utilización de los quebrantos impositivos en el futuro.

Como consecuencia de la aplicación del método del impuesto diferido, al 31 de diciembre de 2014 surge un crédito a favor de la compañía de $ 9.512.575,76, el cual fue previsionado dada la incertidumbre que genera su recuperabilidad.

1) La evolución del crédito por impuesto diferido y el cargo a resultados del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 es el siguiente:

Impuesto Diferido – Evolución	**Impuesto Diferido**	**Previsión Desvalorizac.**	**Cargo a Resultados por imp. a las ganancias**
Activo por impuesto diferido al 31/12/2013	7.601.762,07	(7.601.762,07)	
Evolución del ejercicio:			
*Aumento diferencias temporarias pasivas	(754,40)	754,40	
*Aumento diferencias temporarias activas	1.911.568,09	(1.911.568,09)	
Activo por impuesto diferido al 31/12/2014	9.512.575,76	(9.512.575,76)	-

2) La conciliación entre el cargo a resultados registrado por impuesto a las ganancias y el resultante de aplicar la tasa del 35% establecida por las normas impositivas vigentes al resultado contable del ejercicio es la siguiente:

Resultado antes de Impuesto –Pérdida	(6.957.879,26)
Diferencias Permanentes	1.498.411,57
* Resultado del Ejercicio con Diferencias Permanentes	(5.459.467,69)
Tasa de Impuesto	35%
Cargo Contable por Impuesto a las Ganancias	1.910.813,69
Previsión Activo por ID	(1.910.813,69)
Cargo Contable –neto de previsión-	-.-

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PRÓSPERO POYARD
Presidente

3) El detalle de las partidas incluidas en el crédito por impuesto diferido al 31 de diciembre de 2014, es el siguiente:

	31/12/2014
Diferencias Temporarias Activas	
-Previsiones varias	1.453.179,51
Diferencias Temporarias Pasivas	
-Diferencia amortizaciones	(754,40)
	1.452.425,11
Quebrantos impositivos acumulados	
* Ejercicio 2010	993.220,32
* Ejercicio 2011	2.997.194,42
* Ejercicio 2012	2.326.850,97
* Ejercicio 2014	1.742.884,94
	8.060.150,65
Activo por Impuesto Diferido	**9.512.575,76**
Previsión Desvalorización Activo por Impuesto Diferido	**(9.512.575,76)**

NOTA 2 - Composición de los principales rubros

2.1 Caja y Bancos

	31/12/2014	31/12/2013
Caja en Moneda Local	8.715,74	59.841,43
Caja en Moneda Extranjera (Anexo G)	6.794,10	71.705,78
Valores a depositar	1.028.769,05	56.589,57
Bancos en Moneda Local	775.200,75	950.459,20
Puente Hnos. en Moneda Local	-.-	47,26
TOTAL	**1.819.479,64**	**1.138.643,24**

2.2 Créditos por servicios

	31/12/2014	31/12/2013
Créditos por ventas	12.865.409,07	12.933.571,21
Otros	5.417.382,71	5.532.959,89
Soc. Art.33 Ley 19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	5.592.577,12	5.134.100,53
Previsión para deudores incobrables (Anexo E)	(5.492.397,63)	(5.465.452,06)

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. Tº 100 Fº 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 131

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

TOTAL	**18.382.971,27**	**18.135.179,57**

2.3 Otros Créditos

	31/12/2014	31/12/2013
Corrientes:		
Soc. Art.33 Ley N°19.550 y partes relacionadas en Moneda Local (Nota 3)	7.073.551,45	6.006.164,31
Soc. Art.33 Ley N°19.550 y partes relacionadas en Moneda Extranjera (Anexo G y Nota 3)	85.432,09	-.-
Créditos fiscales	7.154.457,06	6.758.733,00
Anticipo a Proveedores	9.839,02	60.717,22
Gastos a recuperar aeronaves	10.943,00	-.-
Adelantos a rendir	59.567,93	24.457,81
Créditos en gestión judicial en Moneda Extranjera (Anexo G y Nota 9)	12.962.000,00	12.962.000,00
Otros en Moneda Local	2.489.152,82	2.323.047,77
TOTAL	**29.844.943,37**	**28.135.120,11**

	31/12/2014	31/12/2013
No Corrientes:		
Activo por Impuesto Diferido	9.512.575,76	7.601.762,07
Previsión por desvalorización Activo por Impuesto Diferido (Anexo E)	(9.512.575,76)	(7.601.762,07)
Soc. Art.33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	-.-	1.102.428,00
TOTAL	**-.-**	**1.102.428,00**

2.4 Deudas comerciales

	31/12/2014	31/12/2013
Proveedores en moneda local	4.050.431,22	2.935.544,83
Proveedores en moneda extranjera (Anexo G)	4.344.365,82	3.053.963,41
Proveedores documentados	193.227,30	60.500,76
Provisión facturas a recibir	1.311.238,44	801.379,42
Provisión para mantenimiento	-.-	214.700,39
Soc. Art.33 Ley N°19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	5.181.986,65	5.496.336,65
TOTAL	**15.081.249,43**	**12.562.425,46**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POZARD
Presidente

FOLIO 132

2.5 Remuneraciones y cargas sociales

	31/12/2014	31/12/2013
Sueldos a pagar	422.121,00	696.088,00
Cargas sociales a pagar	300.203,88	288.190,44
Otros	3.915,02	206.036,34
TOTAL	**726.239,90**	**1.190.314,78**

2.6 Cargas fiscales

	31/12/2014	31/12/2013
Corrientes:		
Retenciones Imp. a las Gcias a depositar	65.570,06	2.508,13
Percepciones Imp. a las Gcias a depositar	157.238,97	133.888,12
Retenciones Imp. s/ los Ingresos Brutos a depositar	10.931,93	5.080,15
Percepciones Imp. s/ los Ingresos Brutos a depositar	12.255,73	5.087,61
Impuesto s/los Ingresos Brutos a pagar	360.319,85	600.352,38
Intereses a pagar Imp. s/los Ingresos Brutos	48.090,76	
Imp. s/ los Ingresos Brutos-Plan de facilidades de pago	129.729,68	
Provisión Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta	378.317,93	419.120,39
Menos: Anticipos ingresados	(264.045,88)	(223.194,37)
TOTAL	**898.409,03**	**942.842,41**
No corrientes:		
Imp. s/ los Ingresos Brutos-Plan de facilidades de pago	446.366,96	-.-
TOTAL	**446.366,96**	**-.-**

2.7 Anticipo de clientes

	31/12/2014	31/12/2013
Adelanto de clientes	-.-	118.493,61
Ingresos cobrados por adelantado	306.076,15	788.371,46
TOTAL	**306.076,15**	**906.865,07**

2.8 Otras deudas

	31/12/2014	31/12/2013
Corrientes:		
Provisión reparación motores	4.294.679,68	2.994.272,66
Otras deudas	215.545,88	255.798,26
TOTAL	**4.510.225,56**	**3.250.070,92**
No Corrientes:		

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público UCA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 133

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Soc. Art.33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	28.034.418,70	29.322.517,77
TOTAL	**28.034.418,70**	**29.322.517,77**

2.9 Ingresos por servicios

	31/12/2014	31/12/2013
Soc. Art. 33 Ley N°19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	157.771,16	40.812,52
Servicio de transporte de pasajeros y otros	43.549.303,77	37.271.175,33
TOTAL	**43.707.074,93**	**37.311.987,85**

2.10 Otros ingresos y egresos

	31/12/2014	31/12/2013
Siniestros recuperados	-.-	1.349.449,20
Acuerdos aeronaves administradas	(2.393.879,80)	
Otros	-.-	74.043,45
TOTAL	**(2.393.879,80)**	**1.423.492,65**

NOTA 3 - Saldos y operaciones con sociedades Art. 33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas

	31/12/2014	31/12/2013
Créditos por Servicios		
Créditos por ventas		
Correo Argentino S.A.	344.823,77	344.823,77
Chery Socma S.A.	-.-	47.993,02
Socma Americana S.A.	476.410,63	476.410,65
Sideco Americana S.A.	343.863,40	-.-
Macair Transporte Aéreo S.A.	4.415.876,82	4.253.270,59
Yuto S.A	11.602,50	11.602,50
Total Créditos por Servicios	**5.592.577,12**	**5.134.100,53**

	31/12/2014	31/12/2013
Otros créditos corrientes:		
Socma Americana S.A.	85.432,09	35.040,86
Macair Transporte Aéreo S.A.	7.073.551,45	5.971.123,45
Total	**7.158.983,54**	**6.006.164,31**
Otros créditos no corrientes:		
Macair Transporte Aéreo S.A.	-.-	1.102.428,00
Total	**-.-**	**1.102.428,00**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Total Otros Créditos	**7.158.983,54**	**7.108.592,31**

	31/12/2014	31/12/2013
Deudas comerciales		
Correo Argentino S.A.	107.521,93	107.521,93
Socma Americana S.A.	7.395,52	7.395,52
Sideco Americana S.A.	5.067.069,20	5.381.419,20
Total Deudas Comerciales	**5.181.986,65**	**5.496.336,65**

	31/12/2014	31/12/2013
Otras deudas no corrientes:		
Socma Americana S.A.	1.940.645,56	
Sideco Americana S.A.	26.093.773,14	29.322.517,77
Total Otras Deudas	**28.034.418,70**	**29.322.517,77**

	31/12/2014	31/12/2013
Ingresos por servicios:		
Ingresos por servicios de transporte aéreo y otros:		
Chery Socma S.A.	-.-	40.812,52
Sideco Americana S.A.	157.771,16	-.-
Total Ingresos por Servicios Soc. Art. 33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas	**157.771,16**	**40.812,52**

	31/12/2014	31/12/2013
Costo de los servicios prestados:		
Alquiler de Aeronaves:		
Macair Transporte Aereo S.A.	2.296.740,98	2.357.556,45
Total Costo de los servicios prestados Soc. Art. 33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas	**2.296.740,98**	**2.357.556,45**

	31/12/2014	31/12/2013
Intereses		
Sideco Americana S.A.		
- Intereses perdidos	(1.649.621,08)	(1.551.430,98)
Total Intereses	**(1.649.621,08)**	**(1.551.430,98)**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO PAVARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO SOLANI
APODERADO

FOLIO 135

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

NOTA 4 - Sociedad Controlante

Sociedad Controlante: Sideco Americana S.A.
Domicilio legal: Av. del Libertador 498 – piso 18 – Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Actividad Principal: Participación en concesiones y/o licencias de servicios, financiera y de organización inmobiliaria, saneamiento y ecología energética y de minería y constructora.
Participación en el Capital y votos: 88,68 %.

NOTA 5 - Capital

El capital suscripto, emitido e integrado de la Sociedad al 31 de diciembre de 2014 asciende a $ 500.000.

NOTA 6 - Apertura de saldos de deudores y acreedores. Plazo. Tasas de interés. Pautas de Actualización

	Créditos por servicios	Otros créditos	Deudas comerciales	Remuneraciones y Cargas Sociales	Cargas fiscales	Anticipos de clientes	Otras deudas (1)
Sin plazo	476.410,63	14.483.198,62	815.362,10				4.294.679,68
Vencido	5.116.827,09	12.962.000,00	8.466.585,62		394.104,80		
A vencer							
1° Trimestre	12.789.733,55	766.879,50	4.297.171,05	726.239,90	292.734,92	306.076,15	170.774,45
2° Trimestre		709.777,60	759.470,95		146.704,47		44.771,43
3° Trimestre		486.029,05	556.994,78		32.432,42		
4° Trimestre		414.155,60	185.664,93		32.432,42		
Más de un año		22.903,00			446.366,96		28.034.418,70
Total 2014	18.382.971,27	29.844.943,37	15.081.249,43	726.239,60	1.344.775,99	306.076,15	32.544.644,26
Total 2013	18.135.179,57	29.237.548,11	12.562.425,46	1.190.314,78	942.842,41	906.865,07	32.572.588,69

(1) $ 26.093.773,14: Con interés compensatorio del 6% anual

NOTA 7 – Garantías recibidas

Con fecha 4 de junio de 2010, Fiduciaria del Norte S.A. libró un pagaré a la vista y sin protesto por la suma de U$S 2.000.000 a favor de Macair Jet S.A. en garantía del pago indicado en la Cláusula Séptima del "Acuerdo de Desvinculación" suscripto entre las partes, según se menciona en Nota 9.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público UCA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PRÓSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

NOTA 8- Vuelos comerciales (Aero-Chaco)- Acuerdo de desvinculación

Con fecha 26 de marzo de 2010, Fiduciaria del Norte S.A. (Fiduciaria del Norte), en su carácter de Fiduciario del "Fideicomiso Aero Chaco", notificó a Macair Jet S.A. ("Macair") mediante carta documento, que a partir del 1° de abril de 2010 ésta debía suspender la operatoria por: i) la comercialización de pasajes aéreos en los términos de la "Oferta de prestación de servicios de comercialización" de fecha 1° de diciembre de 2008 y ii) la prestación de servicios de transporte aerocomercial conforme los términos del "Acuerdo de prestación de servicios de transporte aéreo" celebrado en fecha 26 de noviembre de 2008.
En función de dicha resolución, finalmente las partes celebraron el "Acuerdo de Desvinculación" de fecha 15 de Junio de 2010 ("Acuerdo"), mediante el cual perfeccionaron la rescisión bilateral de los Acuerdos mencionados en el párrafo anterior. Como consecuencia de ello, Fiduciaria del Norte reconoció en forma expresa un crédito a favor de Macair de Pesos Catorce Millones ($ 14.000.000) en concepto de horas block efectivamente voladas y facturadas por Macair y de la comercialización de pasajes aéreos hasta el 31 de marzo de 2010, inclusive; importe que fue aceptado de conformidad por ambas partes. Se acordó para su cancelación, un plan de pagos calculado conforme sistema francés de 13 cuotas mensuales y consecutivas con un interés nominal anual del 12% - con más la alícuota correspondiente al Impuesto al Valor Agregado - y con vencimiento los días 31 de cada mes, habiéndose cancelado en su totalidad.
Asimismo, y según lo estipulado en la Cláusula Séptima del Acuerdo, Fiduciaria del Norte en fecha 4 de Junio de 2010 libró a favor de Macair un pagaré a la vista, sin protesto, por la suma de Dólares Estadounidenses Dos Millones (U$S 2.000.000.-) que garantizaba a Macair el pago de la suma de Dólares Billetes Estadounidenses Dos Millones (U$S 2.000.000) a ser abonada por Fiduciaria del Norte, en calidad de reembolso por las inversiones, gastos y demás erogaciones efectuadas por Macair con el fin de prestar adecuadamente los servicios previstos en el Acuerdo de Prestación de Servicios de Transporte y al Acuerdo de Comercialización referidos en el primer párrafo, en caso de que Macair no obtuviese, al 31 de Diciembre de 2010, el permiso emitido por la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil) para la explotación de servicios aéreos no regulares internos e internacionales de transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo hasta el límite de las aeronaves MC DONNEL DOUGLAS MD-Serie 80 o de similares características.
Habiéndose cumplido la condición que hiciera expedita el cobro de la suma precitada, Macair, luego de reclamar al deudor el pago de la suma de U$S 2.000.000 mediante carta documento recibida por el deudor el 23 de mayo de 2011, y ante su incumplimiento, presentó el pagaré a la vista al pago, pero Fiduciaria del Norte no dio curso a lo requerido. Ante estas circunstancias, Macair el 15 de junio de 2011 manifestó, mediante Carta Documento remitida a Fiduciaria del Norte, su decisión de iniciar el correspondiente juicio ejecutivo para obtener judicialmente el cobro del cartular.
Con fecha 30 de julio de 2012 Macair promovió demanda ejecutiva contra Fiduciaria del Norte S.A. ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial N° 5, Secretaría N° 10 bajo Expte. N° 69474/2012, en los términos de lo normado por los arts. 520, 523 inc. 5°, subsiguientes y concordantes del Código Civil y Comercial de la Nación, por el cobro de la suma de U$S 2.000.000. en concepto de capital, con más sus intereses - calculados desde el 1 de Junio de 2011 a la tasa activa que aplica el Banco de la Nación Argentina para sus operaciones de descuento de documentos de terceros a 30 días - hasta la fecha de su efectivo pago, demás accesorios, gastos causídicos, costos y costas de la ejecución.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 137

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Junto con la demanda ejecutiva Macair promovió contra Fiduciaria del Norte S.A. beneficio de litigar sin gastos manifestando la imposibilidad de afrontar los gastos del proceso ante el mismo Juzgado y Secretaría bajo el Expte. Nro. 69475/2012 en los términos de lo normado por los arts. 78 y siguientes del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.
Con fecha 15 de marzo de 2013 el Sr. Juez interviniente, Dr. Fernando Durao, dictó sentencia de trance y remate, desestimando las excepciones de incompetencia e inhabilidad de título planteadas por Fiduciaria del Norte S.A., condenando a ésta a abonarle a Macair Jet S.A. la suma de u$s 13.500.-, con más los intereses que fijó a la tasa única y omnicomprensiva del 8 % anual, y las costas del proceso.
Posteriormente, el 26 de marzo de 2013 el magistrado Dr. Fernando Durao hizo lugar a nuestra "aclaratoria", rectificando la sentencia de trance y remate en el sentido que la misma prosperará por la suma de U$S 2.000.000.- en concepto de capital.
La sentencia de Primera Instancia fue apelada por Fiduciaria del Norte S.A., por lo que el juicio ejecutivo se elevó a la Sala "C" de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones del fuero Comercial. Una vez sustanciado el memorial, dicha Cámara de Apelaciones en resolución de fecha 15 de octubre de 2013 rechazó el recurso interpuesto por la demandada, y confirmó en todos sus términos la sentencia de trance y remate que mandara llevar adelante la ejecución del pagaré.
Fiduciaria del Norte S.A. fue intimada por cédula a cumplir con los términos de la sentencia, y ante su caso omiso se inició de inmediato la ejecución de la misma, habiéndose obtenido en el Juzgado el embargo sobre todas las cuentas bancarias que posee Fiduciaria del Norte S.A. en el Nuevo Banco del Chaco S.A., hasta cubrir la suma de U$S 2.000.000,- con más la cantidad de U$S 600.000,- oficio de embargo que se ingresó en dicha entidad bancaria el 10 de enero de 2014, junto con un acta notarial.
El Directorio, basándose en la opinión de sus asesores legales, considera recuperable dicho crédito a favor de Macair Jet S.A. Asimismo, adoptando un criterio de prudencia, la dirección decidió no reconocer actualización ni intereses devengados durante el presente ejercicio sobre dicha acreencia, quedando su valor a los importes registrados al 31 de diciembre de 2013.
Con fecha 24 de septiembre de 2013, Fiduciaria del Norte S.A. entabla demanda ordinaria contra Macair Jet S.A., por la suma de $ 4.130.000,- proveniente de la multa diaria de $ 5.000,- establecida en la cláusula QUINTA del acuerdo de desvinculación que firmaran las partes, y por no haberse contratado una auditoría externa a efectos de presentar la composición de saldos a cobrar al 31/03/2010, la cual quedó radicada ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial N° 5, Secretaría N° 10, en virtud de la conexidad reconocida con el expediente caratulado "Macair Jet S.A. c/Fiduciaria del Norte S.A. s/Ejecutivo.
Dicha demanda fue contestada en tiempo y forma, el día 5 de noviembre de 2013, zanjando así la primera etapa del proceso ordinario.
En resolución dictada el día 18 de noviembre de 2013 el Juez interviniente fijó audiencia de apertura a prueba (conforme Art. 360 del Código Procesal) para el día 18 de febrero de 2014.
A la fecha de emisión de los presentes estados contables este proceso se encuentra en la etapa de abierto a prueba.

NOTA 9-Procesos judiciales relacionados con la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC):

9.1 "Macair Jet S.A. c/ ANAC s/ Medidas cautelares" y Macair Jet S.A. c/ANAC y otros s/ Proceso de Conocimiento"

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POZARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

En el mes de octubre de 2012, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) dictó la resolución 810/2012 por la que prohibió, a partir del 1 de agosto de 2013, la operación en Aeroparque de Aeronaves de capacidad inferior a 30 pasajeros.
Esta prohibición habría impedido la continuidad de la actividad de Macair Jet S.A. desde el Aeroparque Jorge Newbery en la medida en que la empresa desarrolla su actividad con aeronaves de capacidad inferior a 30 pasajeros.
Asimismo, en el mes de noviembre de 2012 el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) emitió la Resolución 123/2012, por la que se dispuso que a partir del 1 de agosto de 2013 las instalaciones que eran utilizadas para la guarda y mantenimiento de aeronaves de pequeño porte, podrían ser asignadas al Estado Nacional y a las líneas aéreas que operen vuelos regulares internos e internacionales desde dicho aeropuerto. A tal fin, el ORSNA instruyó a Aeropuertos Argentina 2000 a iniciar las gestiones tendientes para que a partir de la referida fecha cesen las actividades de guarda de aeronaves de pequeño porte en Aeroparque.
El 23 de Abril de 2013 Macair Jet S.A. impugnó la Resolución 810/2012 en sede administrativa, reclamo que fue rechazado por la ANAC.
El 22 de Julio de 2013 Macair Jet S.A. solicitó ante el fuero civil y comercial una medida cautelar con el objeto de que se suspendan los efectos de la Resolución 810/2012 de la ANAC y de la Resolución 123/2012 del ORSNA.
El 1 de Agosto de 2013 el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 resolvió hacer saber a la ANAC que "a partir del 1 de agosto de 2013 y por el término provisorio de 6 meses , permita operar en el Aeroparque Jorge Newbery a las aeronaves de capacidad inferior a 30 pasajeros que explota MACAIR JET, en aquellas franjas horarias en las que no se configure el límite de capacidad operativa de dicha base". (Primera Medida Cautelar)
El 20 de Agosto de 2013 Macair Jet S.A. fue notificada de la Resolución 124/2013 del ORSNA, por la que, como un acto de ejecución de la Resolución 123/2012 del ORSNA, se dispuso: (i) Tener por extinguido el contrato de explotación entre la empresa Macair Jet S.A. y Aeropuertos Argentina 2000, por el cual aquella empresa ocupa su hangar; (ii) intimar a Macair Jet S.A. para que en el plazo de 10 días corridos haga entrega de su hangar; (iii) para que en el caso de que la empresa no se avenga a cumplir con la intimación de entrega del hangar, instruir a la Gerencia de Asuntos Jurídicos para que articule la acción judicial según el procedimiento judicial previsto en la Ley 17.091.
El 22 de Agosto de 2013 el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11, amplió la medida cautelar oportunamente dictada y resolvió "hacer saber a la ANAC, ORSNA y Aeropuertos Argentina 2000 S.A. que deberán abstenerse de ejecutar cualquier medida o acto de aplicación fundado en la Resolución 810/2012 y Resolución 123/2012 y de realizar cualquier acto que afecte el material y/o infraestructura empleada por Macair Jet para desarrollar su actividad (incluso el hangar), habida cuenta de la vigencia de la medida cautelar ordenada con fecha 1 de Agosto de 2013. (Segunda Medida Cautelar).
El 12 de Febrero de 2014 el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 dispuso extender las medidas cautelares hasta el 1 de Agosto de 2014, y luego, por resolución del referido Juzgado del 15 de julio de 2014 se extendieron las medidas cautelares hasta el 1 de febrero de 2015. El 17 de diciembre de 2014 se volvieron a extender hasta el 1 de agosto de 2015.

Las medidas cautelares ordenada el 22 de Agosto de 2013 como la extensión de la misma dispuesta el 12 de Febrero de 2014 y el 15 de julio de 2014 fueron apeladas por la ANAC, encontrándose pendiente la

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público UCA
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 139

resolución del recurso por la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal.
El 23 de Diciembre de 2013 Macair Jet S.A. presentó la acción de fondo, tendiente a la impugnación de las Resoluciones 810/2012 de la ANAC y 124/2012 del ORSNA, cuyos efectos respecto de Macair Jet S.A. habían sido suspendidos mediante la Primera y Segunda medidas cautelares dictadas en los autos "MACAIR JET S.A. c/ANAC s/Medidas Cautelares", quedando la causa radicada ante el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11.
La acción de fondo fue caratulada "MACAIR JET c/ANAC y otros s/Proceso de Conocimiento".
El 10 de diciembre de 2014 Macair Jet S.A. amplió la demanda incorporando nuevos elementos de prueba.
Tras extender la Primera y Segunda Medidas Cautelares, el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 se declaró incompetente para entender en los autos "MACAIR JET c/ANAC y otros s/Proceso de Conocimiento", en el que tramita la acción de fondo. Esta resolución fue apelada por Macair Jet S.A.
Por resolución de la Sala II de La Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal dictada el 8 de agosto de 2014, el referido Tribunal declaró la competencia del fuero civil y comercial federal para entender en la causa.
Frente a la acción de inhibitoria planteada por el Estado Nacional en los autos "MACAIR JET SA c/ANAC s/ Medidas Cautelares", tendiente a que se declare la incompetencia del fuero civil y comercial federal para entender en la causa, la Sala V de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal hizo lugar al planteo y declaró la competencia del fuero contencioso administrativo federal.
En consecuencia, quedó planteado un conflicto de competencia entre el fuero contencioso adminstrativo federal y el civil y comercial, dado que ambos fueros consideran que son competentes para intervenir en las causas. Este conflicto debe ser resuelto por la Corte Suprema de Justicia de la Nación.
Frente a esta situación, el 26 de noviembre de 2014 el Juzgado en lo Civil y Comercial Federal N° 11 resolvió elevar las actuaciones a la Corte Suprema de Justicia de la Nación para que resuelva cuál es el fuero competente para continuar entendiendo en las causas.

9.2 "Macair Jet S.A. c/EN-ANAC s/Recurso Directo para juzgados" (Expte. 11.927/2014)
La ANAC imputó a Macair Jet S.A., en el marco del Expediente N° S01:0094961/2010, las infracciones previstas en los apartados 18 y 19, del Nro. 24, Anexo I del Decreto 326/82, por la supuesta realización de dos vuelos no regulares, los días 17 y 27 de febrero 2010, sin contar con la aprobación de la autoridad aeronáutica, incumpliendo aparentemente la Disposición N° 06/2003, y por supuesto incumplimiento a cualquier condición y/o exigencia en el instrumento de concesión, autorización o permiso.
Con fecha 24 de mayo de 2011 la firma presentó el correspondiente descargo. El 20 de agosto de 2013 la Dirección Nacional de Transporte Aéreo notificó a la firma de la Disposición N° 129/13. En la misma se resolvió imponerle a Macair una multa total de USD 10.472,-, por considerarla incursa en la supuesta infracción. El importe total de la infracción se compone de la siguiente manera: USD 6.069,- correspondiente al tramo Buenos Aires- Lima, y USD 4.403,- correspondiente al tramo Buenos Aires- Rio de Janeiro.
Con fecha 13 de septiembre de 2013, la firma interpuso el correspondiente recurso de apelación contra dicha Disposición, por considerarla arbitraria e improcedente. El 10 de marzo de 2014, fue dictada la

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Resolución N° 115/2014, rechazando el Recurso de Apelación interpuesto por Macair contra la Disposición 129/2013.
El 4 de abril de 2014, se presentó ante la Justicia en el Fuero Contencioso Administrativo Federal el Recurso Directo de Apelación contra la Resolución ANAC N° 115/2014. El expediente se encuentra tramitando en el Juzgado Contencioso Administrativo Federal N° 11, Secretaría N° 21, bajo el Expediente N° 11.927/2014.
Con fecha 8 de agosto de 2014, Macair fue notificado de la contestación de la ANAC al recurso directo interpuesto. En virtud de ello, se realizó una presentación el día 19 de agosto de 2014 solicitando se corra traslado de dicha contestación, toda vez que la demandada aportó en autos prueba documental e introdujo hechos novedosos.
El 28 de agosto de 2014 se presentó un escrito contestando el traslado de la contestación de ANAC. En el mismo, se manifestó la improcedencia del argumento de ANAC con relación a la afectación a la seguridad aérea. Se sugirió hacer lugar a la revisión y control de legalidad de la Disposición 129/13 y Resolución 115/14 ambos actos emanados de ANAC. Asimismo, se solicitó por intermedio del Juzgado que se abstenga la ANAC de pretender iniciar acción alguna para perseguir el cobro de la multa recurrida, ello por cuanto un accionar de tal modo por parte de la ANAC implicaría un absoluto desconocimiento de la regulación específica en la materia establecida en el Código Aeronáutico de la República Argentina (Ley 17.285) toda vez que la multa no se encuentra ni firme ni consentida por estar pendiente de resolución el recurso directo interpuesto.

NOTA 10– Bienes de disponibilidad restringida

No existen

NOTA 11– Hechos Posteriores

Desde la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de aprobación de los Estados Contables no se han producido otros acontecimientos y/o transacciones, además de los detallados en notas a los estados contables, que puedan afectar significativamente la situación patrimonial y financiera de la Sociedad.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ANEXO A
BIENES DE USO
Por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014
Comparativo con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013
Expresado en pesos (Nota 1.c)

RUBRO	VALOR DE ORIGEN				AMORTIZACIONES ACUMULADAS					NETO RESULTANTE 31/12/2014	NETO RESULTANTE 31/12/2013
	Al inicio del ejercicio	Altas del ejercicio	Bajas	Al cierre del ejercicio	Al inicio del ejercicio	%	Aumentos	Bajas	Al cierre del ejercicio		
Muebles y útiles	649.754,49	-	-	649.754,49	453.378,69	10,00	40.617,84	-	493.996,53	155.757,96	196.375,80
Instalaciones	218.503,67	-	-	218.503,67	142.251,13	10,00	15.270,12	-	157.521,25	60.982,42	76.252,54
Otros equipos	899.018,92	-	-	899.018,92	892.755,95	20,00	4.447,30	-	897.203,25	1.815,67	6.262,97
Software	74.315,00	-	-	74.315,00	51.274,99	33,33	7.680,00	-	58.954,99	15.360,01	23.040,01
Rodados	106.267,78	-	-	106.267,78	106.267,78	20,00	-	-	106.267,78	-	-
Herramentales y otros	8.809,79	-	-	8.809,79	8.809,78	33,33	-	-	8.809,78	0,01	0,01
Mejoras nuevo Hangar	2.886.709,93	-	-	2.886.709,93	989.415,77	7,14	210.810,41	-	1.200.226,18	1.686.483,75	1.897.294,16
TOTALES	4.843.379,58	-	-	4.843.379,58	2.644.154,09	-	278.825,67	0,00	2.922.979,76	1.920.399,82	2.199.225,49

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO TOYARD
Presidente

FOLIO 171

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ANEXO E
PREVISIONES
Por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014
Comparativo con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013
Expresado en pesos (Nota 1.c)

RUBRO	31/12/2014			TOTAL 31/12/2013
	Saldo al comienzo del ejercicio	Aumento (Disminución)	Saldo al cierre del ejercicio	
Deducidas del activo				
Previsión por desvalorización Activo por Impuesto Diferido	7.601.762,07	-	7.601.762,07	7.601.762,07
Deudores Incobrables- Créditos por Servicios	5.465.452,06	26.945,57	5.492.397,63	5.465.452,06
Deducidas del pasivo				
Previsión para contingencias	1.100.000,00	-	1.100.000,00	1.100.000,00
TOTALES	14.167.214,13	26.945,57	14.194.159,70	14.167.214,13

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 42

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO 143

ANEXO G

ACTIVOS Y PASIVOS EN MONEDA EXTRANJERA

Por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014
Comparativo con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013
Expresado en pesos (Nota 1.c)

CUENTA PRINCIPAL	MONEDA EXTRANJERA			TOTAL 31/12/2014	TOTAL 31/12/2013
	CLASE	MONTO	TIPO DE CAMBIO		
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE					
Caja y Bancos	U$S	803,94	8,4510	6.794,10	71.705,78
Otros créditos	U$S	2.000.000,00	6,4810	12.962.000,00	12.962.000,00
Otros créditos - Sociedades Art. 33 Ley 19550	U$S	10.109,11	8,4510	85.432,09	50.381,23
TOTAL ACTIVO CORRIENTE				13.054.226,19	13.084.087,01
PASIVO					
PASIVO CORRIENTE					
Proveedores	U$S	508.053,54	8,5510	4.344.365,82	3.053.963,41
TOTAL PASIVO CORRIENTE				4.344.365,82	3.053.963,41

U$S= dólares estadounidenses

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ANEXO H
INFORMACION REQUERIDA POR EL ARTICULO 64-INC. B) DE LA LEY 19.550
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014
COMPARATIVO CON EL EJERCICIO ECONOMICO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013
Expresado en pesos (Nota 1.c)

RUBRO	Costo de los servicios prestados	Gastos de administración	Gastos de comercialización	Resultados financieros	TOTAL 31/12/2014	TOTAL 31/12/2013
Honorarios y retribuciones por servicios	1.436.846,89	780.076,00			2.216.922,89	1.997.723,92
Honorarios al Directorio		87.571,43			87.571,43	73.285,71
Sueldos y jornales	3.626.851,58	2.185.502,55	709.587,22		6.521.941,35	8.239.303,88
Cargas sociales	818.234,48	493.059,47	160.086,15		1.471.380,10	1.850.361,07
Otros gastos de personal	397.840,85	239.734,70	77.836,87		715.412,42	658.537,79
Comisiones por vuelos			552.155,68		552.155,68	119.546,40
Publicidad			8.571,35		8.571,35	12.310,80
Gastos Aeropuerto	2.696.158,38				2.696.158,38	1.915.595,30
Combustible	9.270.327,34				9.270.327,34	9.018.232,69
Gastos de abordo	363.790,14				363.790,14	263.022,44
Gastos Tripulación	1.974.289,61				1.974.289,61	2.244.671,95
Alquiler aeronaves	6.665.680,99				6.665.680,99	4.813.693,81
Mantenimiento	6.886.293,45				6.886.293,45	6.881.795,04
Seguros	2.062.237,68	93.134,87			2.155.372,55	1.720.498,84
Gastos Hangar	290.680,29				290.680,29	287.549,17
Amortización Bienes de uso	215.257,71	63.567,96			278.825,67	337.785,16
Imp., tasas y contribuciones		457.111,35	1.387.041,33		1.844.152,68	1.637.306,37
Gastos y comisiones bancarias		210.097,16			210.097,16	398.825,87
Movilidad	30.649,81	48.481,88	7.968,73		87.100,42	80.800,76
Gastos generales	377.313,93	527.182,76	333.622,03		1.238.118,72	1.084.688,40
Gastos de representación			95.243,80		95.243,80	101.684,07
Deudores incobrables			39.936,87		39.936,87	940.077,72
Intereses, multas y recargos				1.996.975,57	1.996.975,57	(2.374.365,99)
Diferencia de cambio				606.857,43	606.857,43	(4.557.322,69)
Descuentos obtenidos				(2.781,90)	(2.781,90)	-
Total	37.112.453,13	5.185.520,13	3.372.050,03	2.601.051,10	48.271.074,39	37.745.608,48

Firmado para su identificación con el informe de fecha 10 de febrero de 2015.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

PLUNA Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO
105

MACAIR JET SOCIEDAD ANÓNIMA

ESTADOS CONTABLES CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

RATIFICACIÓN DE FIRMAS LITOGRAFIADAS

"Por la presente ratificamos nuestras firmas que obran litografiadas en los estados contables por el ejercicio finalizado el 31 de Diciembre de 2014 de MACAIR JET SOCIEDAD ANÓNIMA, en las fojas que anteceden desde la página N° 1 hasta la página N° 25".

Firmado a efectos de su identificación
con el informe de fecha 10-02-2015

Carlos Alberto Vinci
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público (UCA)
C.P.C.E.C.A.B.A. Tº 100 Fº 201

Sr. Edgardo Prospero Angyard
Presidente

FOLIO 106

571

INFORME DEL AUDITOR

A los señores Directores de
MACAIR JET S.A.
CUIT: 30-66351285-0
Domicilio legal: Av. del Libertador 498, Piso 18°
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

En mi carácter de Contador Público Independiente, informo sobre la auditoría que he realizado en los estados contables de **MACAIR JET S.A.** detallados en el apartado 1. siguiente:

1. ESTADOS CONTABLES AUDITADOS

1.1. Estado de Situación Patrimonial al 31 de diciembre de 2014 y al 31 de diciembre de 2013.
1.2. Estado de Resultados por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 y el 31 de diciembre de 2013.
1.3. Estado de Evolución del Patrimonio Neto por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 y el 31 de diciembre de 2013.
1.4. Estado de Flujo de efectivo por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 y el 31 de diciembre de 2013.

Incluyendo la información complementaria –Notas N° 1 a 11 y Anexos A, E, G Y H- integrantes de los citados estados.
Dichos estados contables han sido preparados y aprobados por el Directorio de la Sociedad, en ejercicio de sus funciones.

2. ALCANCE DE LA AUDITORIA

Para poder emitir una opinión sobre los estados contables mencionados, he realizado el examen de acuerdo con las normas de auditoría vigentes –incluidas en la Resolución Técnica N° 7 de la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas-, cuyo texto ordenado de normas profesionales fue aprobado por Resolución CD 087/03 del Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Estas normas exigen la adecuada planificación y ejecución de la auditoría para poder establecer con un nivel de razonable seguridad, que la información proporcionada por los estados contables considerados en su conjunto, carece de errores o distorsiones significativos.
Una auditoría comprende básicamente, la aplicación de pruebas selectivas para obtener evidencias respaldatorias de montos y afirmaciones relevantes; la evaluación de aquellas estimaciones importantes realizadas por la dirección de la sociedad y la revisión del cumplimiento de las normas contables profesionales de valuación y exposición vigentes.

3. DICTAMEN

En mi opinión, los estados contables mencionados en el punto 1, presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación patrimonial de MACAIR JET S.A. al 31 de diciembre de 2014 y al 31 de diciembre de 2013, el estado de resultados, la evolución del

JOINEN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 167

patrimonio neto y las variaciones del flujo de efectivo por los ejercicios finalizados en esas fechas, de acuerdo con normas contables profesionales.

4. INFORMACIÓN ADICIONAL REQUERIDA POR DISPOSICIONES LEGALES

4.1. En base a mi examen descripto en el punto 2., informo que los estados contables citados surgen de registros contables llevados en sus aspectos formales de acuerdo con normas legales.

4.2. Adicionalmente informo que, según surge de las registraciones contables al 31 de diciembre de 2014, la Sociedad registra una deuda devengada de $ 225.952,67 a favor del Régimen Nacional de Seguridad Social, no siendo exigible a esa fecha.

4.3. He aplicado los procedimientos sobre prevención de lavado de activos y financiación del terrorismo previstos en las correspondientes normas profesionales emitidas por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 10 de febrero de 2015.

Dr. Carlos Alberto Vinci
Contador Público (U.C.A.)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 - F° 201

C Nº 467395
444467395

Nº H 1246026

consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Buenos Aires 12/ 7/2016 01 0 T. 41 Legalización: N° 467395

LEGALIZAMOS, de acuerdo con las facultades otorgadas a este CONSEJO PROFESIONAL por las leyes 466 (Art. 2. inc. d y j) y 20.488 (Art. 21 inc. i) la actuación profesional de fecha 10/ 2/2015 referida a BALANCE de fecha 31/12/2014 perteneciente a MACAIR JET SA 30-66351285-0 para ser presentada ante y declaramos que la firma inserta en dicha actuación se corresponde con la que el Dr. VINCI CARLOS ALBERTO 20-06189800-0 tiene registrada en la matricula CP T° 0100 F° 201 que se han efectuado los controles de matricula vigente y control formal de dicha actuación profesional de conformidad con lo previsto en la Res. C .236/88, no implicando estos controles la emisión de un juicio técnico sobre la tarea profesional, y que firma en carácter de socio de Soc. T°

cty

$ 47,00

LA PRESENTE LEGALIZACIÓN NO ES VALIDA SI CARECE DEL SELLO Y FIRMA DEL SECRETARIO DE LEGALIZACIONES.

CONSEJO DE CIENCIAS ECONÓMICAS BUENOS AIRES – SECRETARIA

Dra SUSANA A. M. de COLEMAN
CONTADORA PUBLICA (U.B.A.)
SECRETARIA DE LEGALIZACIONES

INFORME DE COMISION FISCALIZADORA

Señores Accionistas y miembros del Directorio de
MACAIR JET S.A.
CUIT: 30-66351285-0
Domicilio legal: Av. del Libertador 498, Piso 18°
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

1. De acuerdo con lo dispuesto por el articulo 294 inciso 5° de la Ley de Sociedades Comerciales hemos examinado el estado de situación patrimonial adjunto de MACAIR JET S.A. al 31 de diciembre de 2014 y los correspondientes estados de resultados, de evolución del patrimonio neto y de flujo de efectivo, notas y anexos por el ejercicio finalizado en esa fecha. Dichos estados contables son responsabilidad del Directorio de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es informar sobre dichos documentos basados en el trabajo que se menciona en el párrafo siguiente.

2. Nuestro trabajo fue realizado de acuerdo con las normas de sindicatura vigentes en la República Argentina. Dichas normas requieren que el examen de los estados contables se efectúe de acuerdo con las normas de auditoría vigentes en la República Argentina e incluya la verificación de la congruencia de los documentos examinados con la información sobre las decisiones societarias expuestas en actas y la adecuación de dichas decisiones a la Ley y a los Estatutos en lo relativo a sus aspectos formales y documentales.

3. Para realizar nuestra tarea profesional sobre los documentos detallados en el párrafo 1 hemos revisado el trabajo de auditoria efectuado por el auditor externo de la sociedad, quien emitió su informe con fecha 10 de febrero de 2015 de acuerdo con las normas de auditoría vigentes en la Republica Argentina. Dicha revisión incluyó la verificación de la planificación del trabajo, de la naturaleza, alcance y oportunidad de los procedimientos aplicados y de los resultados de la auditoría efectuada por aquel.
   Una auditoría requiere que el auditor planifique y desarrolle su tarea con el objetivo de obtener un grado razonable de seguridad acerca de la inexistencia de manifestaciones no veraces o errores significativos en los estados contables. Una auditoria incluye examinar, sobre bases selectivas, los elementos de juicio que respaldan la información expuesta en los estados contables, así como evaluar las normas contables utilizadas, las estimaciones significativas efectuadas por el Directorio de la Sociedad y la presentación de los estados contables tomados en su conjunto. Dado que no es responsabilidad del Síndico efectuar un control de gestión, el examen no se extendió a los criterios y decisiones empresarias de las diversas áreas de la Sociedad, cuestiones que son de responsabilidad exclusiva del Directorio. Consideramos que nuestro trabajo nos brinda una base razonable para fundamentar nuestro informe.
   Asimismo, en relación con la Memoria del Directorio correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014, hemos verificado que contiene la información requerida por el artículo 66 de la Ley de Sociedades Comerciales y normas reglamentarias de la Inspección General de Justicia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y, en lo que es materia de nuestra competencia, que sus datos numéricos concuerdan con los registros contables de la Sociedad y otra documentación pertinente.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 159

4. Basados en nuestra revisión, informamos que:
   - En nuestra opinión, los estados contables mencionados en el párrafo 1 presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación patrimonial de MACAIR JET S.A. al 31 de diciembre de 2014 y los resultados de sus operaciones y flujos de su efectivo por el ejercicio finalizado en esa fecha, de conformidad con las normas contables profesionales vigentes en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina y con las normas pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales.
   - En relación con la Memoria del Directorio, no tenemos observaciones que formular, en lo que es materia de nuestra competencia, siendo las afirmaciones sobre hechos futuros responsabilidad exclusiva de dicho Directorio.
   - Los estados contables adjuntos y el correspondiente inventario surgen de registros contables llevados, en sus aspectos formales, de conformidad con las disposiciones legales vigentes.
   - Conforme a lo dispuesto por el artículo N° 145 de la Resolución IGJ 7/05, dejamos expresa constancia que los miembros del Directorio han dado cumplimiento al régimen de garantías dispuesto por la Resolución IGJ N° 20/04.

5. Hemos aplicado los procedimientos sobre prevención de lavado de activos y financiación del terrorismo previstos en las correspondientes normas profesionales emitidas por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 10 de febrero de 2015.

Por Comisión Fiscalizadora
Dr. Carlos Alberto Vinci
Contador Público (U.C.A.)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 - F° 201

FOLIO 150

583

MACAIR JET S.A.

ESTADOS CONTABLES
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015
COMPARATIVO CON EL EJERCICIO
FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

* * * * *

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 151

MACAIR JET S.A.

Domicilio legal: **Av. Del Libertador 498, Piso 18°, Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

Actividad principal de la Sociedad : **Explotación del transporte aéreo**

Fecha de inscripción en el Registro Público de Comercio: **16 de noviembre de 1993**

Fecha en que se cumple el plazo de duración de la Sociedad: **16 de noviembre de 2092**

Última modificación del estatuto: **10 de diciembre de 2015**

Número de registro en la Inspección General de Justicia: **1.581.156**

Número de C.U.I.T.: **30-66351285-0**

Sociedad Controlante: **Ver Nota 4 a los estados contables.**

ESTADOS CONTABLES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015

Por el ejercicio comprendido entre el 1ro. de enero de 2015 y el 31 de diciembre de 2015

Composición del capital (Nota 5 a los estados contables):

	Suscripto	Integrado
	$	$
500.000 acciones ordinarias de 1 voto VN $ 1 c/u.	500.000	500.000

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ESTADO DE SITUACION PATRIMONIAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 COMPARATIVO CON EL EJERCICIO ECONOMICO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

Expresado en pesos (Nota 1.c)

		31/12/2015	31/12/2014
ACTIVO			
ACTIVO CORRIENTE			
Caja y Bancos	(Nota 2.1 y 1.f.1)	1.528.788,91	1.819.479,64
Créditos por servicios	(Nota 2.2 y 1.f.2)	19.213.488,16	18.382.971,27
Otros créditos	(Nota 2.3 y 1.f.2)	29.281.330,94	29.844.943,37
	TOTAL ACTIVO CORRIENTE	50.023.608,01	50.047.394,28
ACTIVO NO CORRIENTE			
Otros créditos	(Nota 2.3 y 1.f.2)	-	-
Bienes de uso	(Anexo A y Nota 1.f 3)	2.938.405,22	1.920.399,82
	TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	2.938.405,22	1.920.399,82
	TOTAL ACTIVO	52.962.013,23	51.967.794,10
PASIVO			
PASIVO CORRIENTE			
Deudas comerciales	(Nota 2.4 y 1.f.2)	11.896.279,25	15.081.249,43
Remuneraciones y cargas sociales	(Nota 2.5 y 1.f.2)	887.083,85	726.239,90
Cargas fiscales	(Nota 2.6, 1.f .2 y 1.f.6)	593.260,81	898.409,03
Anticipos de clientes	(Nota 2.7 y 1.f.2)	3.863.231,51	306.076,15
Préstamos	(Nota 2.8 y 1.f2)	34.546,07	-
Otras deudas	(Nota 2.9 y 1.f.2)	1.379.088,63	4.510.225,56
Previsiones	(Anexo E y Nota 1.f.4)	1.100.000,00	1.100.000,00
	TOTAL PASIVO CORRIENTE	19.753.490,12	22.622.200,07
PASIVO NO CORRIENTE			
Cargas fiscales	(Nota 2.6, 1.f .2 y 1.f.6)	567.948,74	446.366,96
Préstamos	(Nota 2.8 y 1.f.2)	69.428,03	-
Otras deudas	(Nota 2.9 y 1.f.2)	31.706.337,97	28.034.418,70
	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	32.343.714,74	28.480.785,66
	TOTAL PASIVO	52.097.204,86	51.102.985,73
PATRIMONIO NETO			
Según estado respectivo		864.808,37	864.808,37
	TOTAL DEL PASIVO Y DEL PATRIMONIO NETO	52.962.013,23	51.967.794,10

Las notas 1 a 11 y los anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

Macair Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO 133

ESTADO DE RESULTADOS POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 COMPARATIVO CON EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

Expresado en pesos (Nota 1.c)

		31/12/2015	31/12/2014
Ingresos por servicios	(Nota 2.9)	54.320.883,68	43.707.074,93
Costo de los servicios prestados	(Anexo H)	(44.711.497,04)	(37.112.453,13)
Resultado Bruto-Ganancia		9.609.386,64	6.594.621,80
Gastos de comercialización	(Anexo H)	(4.191.465,98)	(3.372.050,03)
Gastos de administración	(Anexo H)	(6.792.063,77)	(5.185.520,13)
Pérdida Operativa		(1.374.143,11)	(1.962.948,36)
Resultados financieros y por tenencia	(Anexo H)	(864.714,77)	(2.601.051,10)
Subtotal - Pérdida		(2.238.857,88)	(4.563.999,46)
Otros ingresos y egresos	(Nota 2.11)	(528.562,51)	(2.393.879,80)
Pérdida ordinaria antes de impuesto		(2.767.420,39)	(6.957.879,26)
Impuesto a la ganancia mínima presunta	(Nota 1.f.6)	(252.987,11)	(378.317,93)
Resultado del ejercicio- Pérdida		(3.020.407,50)	(7.336.197,19)

Las notas 1 a 11 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público UNCA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ESTADO DE EVOLUCION DEL PATRIMONIO NETO POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 (Nota 1.c)

CONCEPTO	APORTES DE LOS PROPIETARIOS				RESERVA	RESERVA	RESULTADOS NO	
	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISION	APORTES	TOTAL	LEGAL	FACULTATIVA	ASIGNADOS	TOTAL
Saldos al inicio del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	-	864.808,37
S/Asamblea del 29 de diciembre de 2015								
Absorción pérdida por accionistas							3.020.407,50	3.020.407,50
Resultado del ejercicio- Pérdida							(3.020.407,50)	(3.020.407,50)
Saldos al cierre del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	-	864.808,37

Las notas 1 a 11 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POZARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ESTADO DE EVOLUCION DEL PATRIMONIO NETO POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014 (Nota 1.c)

CONCEPTO	APORTES DE LOS PROPIETARIOS				RESERVA LEGAL	RESERVA FACULTATIVA	RESULTADOS NO ASIGNADOS	TOTAL
	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISION	APORTES	TOTAL				
Saldos al inicio del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	570.751,63	1.435.560,00
S/Asamblea de fecha 8 de abril de 2014								
Reserva facultativa						570.751,63	(570.751,63)	-
S/Asamblea del 29 de diciembre de 2014								
Afectación reserva facultativa						(570.751,63)	570.751,63	-
Absorción pérdida por accionistas							6.765.445,56	6.765.445,56
Resultado del ejercicio- Pérdida							(7.336.197,19)	(7.336.197,19)
Saldos al cierre del ejercicio	500.000,00	264.808,37	-	764.808,37	100.000,00	-	-	864.808,37

Las notas 1 a 11 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

FOLIO 155

MACAIR JET S.A.
Nº de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO POR EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 COMPARATIVO CON EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

Expresado en pesos (Nota 1.c)

VARIACIONES DEL EFECTIVO

	31/12/2015	31/12/2014
Efectivo al inicio del ejercicio	1.819.479,64	1.138.643,24
Efectivo al cierre del ejercicio	1.528.788,91	1.819.479,64
Disminución/Aumento neto del efectivo	(290.690,73)	680.836,40

CAUSAS DE VARIACIONES DEL EFECTIVO

Actividades operativas		
Pérdida del ejercicio	(3.020.407,50)	(7.336.197,19)
Ajustes para arribar al flujo neto de efectivo proveniente de las actividades operativas:		
Amortización de bienes de uso	421.305,04	278.825,67
Impuesto a la ganancia mínima presunta devengado	252.987,11	378.317,93
Cambios en activos y pasivos:		
Aumento créditos por servicios	(830.516,89)	(247.791,70)
Disminución/Aumento otros créditos	563.612,43	(607.395,26)
Disminución/Aumento deudas comerciales	(3.184.970,18)	2.518.823,97
Aumento/Disminución remuneraciones y cargas sociales	160.843,95	(464.074,88)
Disminución/Aumento cargas fiscales	(436.553,55)	23.615,65
Aumento/Disminución anticipos de clientes	3.557.155,36	(600.788,92)
Aumento/Disminución otras deudas	540.782,34	(27.944,43)
Absorción de la pérdida del ejercicio por los accionistas	3.020.407,50	6.765.445,56
Flujo neto de efectivo generado por las actividades operativas	1.044.645,61	680.836,40
Actividades de inversión		
Alta bienes de uso	(1.439.310,44)	-
Baja bienes de uso	106.267,78	-
Amortización acumulada baja de bienes de uso	(106.267,68)	-
Flujo neto de efectivo utilizado en las actividades de inversión	(1.439.310,44)	-
Actividades de financiación		
Aumento préstamos	103.974,10	-
Flujo neto de efectivo generado por las actividades de financiación	103.974,10	-
Disminución/Aumento neto del efectivo	(290.690,73)	680.836,40

Las notas 1 a 11 y los Anexos A, E, G y H que se acompañan forman parte integrante de estos estados contables.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO AVIAN
Presidente

Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO 157

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

NOTA 1 - Bases de preparación y presentación de Estados Contables

a) Objeto de los presentes estados contables

Los estados contables adjuntos son preparados con motivo del cierre del ejercicio comercial operado el 31 de diciembre de 2015.

b) Información presentada

Los Estados Contables que se presentan han sido confeccionados conforme con las disposiciones de la Ley 19.550, sus modificaciones y con las normas reglamentarias de la Inspección General de Justicia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2015, presentados en forma comparativa con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014. Asimismo han sido confeccionados conforme a las normas contables contenidas en las Resoluciones Técnicas emitidas por la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas (FACPCE).

c) Reexpresión en moneda constante

Los estados contables adjuntos reconocen las variaciones en el poder adquisitivo de la moneda hasta el 28 de febrero de 2003 de acuerdo a lo requerido por el Decreto 664/2003 del Poder Ejecutivo Nacional y la Resolución General N° 441 de la Comisión Nacional de Valores. Las normas contables profesionales, establecen que la discontinuación en la aplicación del método de reexpresión establecido en la RT N° 6 debió efectuarse a partir del 1° de octubre de 2003.
Los efectos de no haber reconocido las variaciones en el poder adquisitivo de la moneda hasta esta última fecha no han sido significativos en relación a los presentes estados contables.
Normas contables aprobadas por la FACPCE con vigencia a partir del ejercicio 2013 - Resolución Técnica (RT) 39 - Modificación de las RT N° 6 y 17 sobre expresión en moneda homogénea
La RT 39 fue emitida por la FACPCE el 4 de octubre de 2013 y aprobada por el CPCECABA el 16 de abril de 2014. Dicha norma incorpora a la RT 17, como una característica que identifica un contexto de inflación que amerita ajustar los estados contables para que los mismos queden expresados en moneda de poder adquisitivo de la fecha a la cual corresponden, la existencia de una tasa acumulada de inflación en tres años que alcance o sobrepase el 100%, considerando para ello el índice de precios internos al por mayor, del Instituto Nacional de Estadística y Censos.
Por otra parte, la RT 39 modifica a la RT 6 para establecer que si tras un período de interrupción de ajuste de los estados contables para reflejar el efecto de los cambios ocurridos en el poder adquisitivo de la moneda fuera necesario reanudar el ajuste, el mismo aplicará desde el comienzo del ejercicio en que se verifique la existencia de las características que identifican un contexto de inflación, y los cambios a considerar serán los habidos desde el momento en que se interrumpió el ajuste o desde una fecha de alta posterior, según corresponda a las partidas a ajustar.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

Sin embargo, la existencia de variaciones importantes como las observadas en los últimos ejercicios en los precios de las variables relevantes de la economía que afectan los negocios de la Sociedad, tales como el costo salarial y el tipo de cambio, aún cuando no alcancen niveles que lleven a las entidades profesionales y reguladores a reinstalar la obligación de practicar los ajustes mencionados precedentemente, igualmente afectan la situación patrimonial y los resultados de la Sociedad, y, por ende, la información brindada en los presentes estados contables, por lo que esas variaciones debieran ser tenidas en cuenta en la interpretación de la situación patrimonial y los resultados que presenta la Sociedad en los presentes estados contables.

d) Estados Contables Comparativos

El estado de situación patrimonial, los estados de resultados, de evolución del patrimonio neto y de flujo de efectivo han sido presentados en forma comparativa con dichos estados correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014.

e) Fondos (caja y equivalentes de caja)

Para la confección del estado de flujo de efectivo se consideraron dentro del concepto de efectivo a todos los saldos incluidos dentro del rubro Caja y Bancos.

f) Criterios de valuación

A continuación se indican los principales criterios de valuación utilizados para la confección de los estados contables de la Sociedad:

1. Caja y bancos

En moneda nacional: a su valor nominal.
En moneda extranjera: se convirtieron al tipo de cambio vigente al cierre del ejercicio para la liquidación de estas operaciones. Las diferencias de cambio fueron imputadas a los resultados del ejercicio.

2. Créditos y deudas

En moneda nacional: su medición contable ha sido obtenida mediante el cálculo del valor descontado de los flujos de fondos que originarán estos créditos y deudas. Los créditos y deudas cuya medición no difiere significativamente de su valor nominal con más los intereses devengados, en caso de corresponder, hasta la fecha de cierre del ejercicio, han sido valuados de acuerdo a dicho valor.
En moneda extranjera: han sido valuados de acuerdo a lo mencionado precedentemente teniendo en cuenta los tipos de cambio vigentes al cierre del ejercicio, excepto la valuación de crédito en gestión judicial mencionado en Nota 9.2. Las diferencias de cambio fueron imputadas a los resultados del ejercicio.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 159

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

3. Bienes de Uso

Los bienes de uso fueron valuados a su costo de adquisición reexpresados conforme a los criterios indicados en el apartado 1.c., menos las correspondientes amortizaciones acumuladas. La amortización de los bienes de uso, calculada por el método de la línea recta, aplicando tasas anuales a partir del año de su alta, es suficiente para extinguir sus valores al final de la vida útil estimada.
En opinión de la Dirección de la Sociedad el valor de los bienes de uso considerados en su conjunto, no supera su valor recuperable.

4. Previsiones

Para deudores incobrables: el cargo por incobrabilidad al cierre de cada ejercicio se determina en base al análisis individual de los clientes.

Para desvalorización impuesto diferido: el monto es determinado en función del valor estimado de recupero del crédito por impuesto diferido.

Para contingencias: Se constituyó con motivo de la discontinuidad de las operaciones con Fiduciaria del Norte S.A. ("Aerochaco") tal como se menciona en Nota 8 y por los sumarios realizados por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) por supuestas infracciones en las actividades aerocomerciales.

5. Patrimonio Neto

Las cuentas componentes del Patrimonio Neto se expresaron conforme a los criterios indicados en el apartado 1.c. precedente.

6. Cargas fiscales

En virtud de la sanción de la Ley N° 25.063 se modificó el impuesto a las ganancias y se creó, por el término de diez ejercicios anuales, el impuesto a la ganancia mínima presunta, el cual fue prorrogado hasta el 30/12/2019 mediante la publicación de las leyes N° 26.426 y 26.545. El impuesto a la ganancia mínima presunta es complementario del impuesto a las ganancias, dado que, mientras este último grava la utilidad impositiva del ejercicio, el impuesto a la ganancia mínima presunta constituye una imposición mínima que grava la renta potencial de ciertos activos productivos a la tasa del 1%, de modo que la obligación fiscal de la Sociedad coincidirá con el mayor de ambos impuestos. Sin embargo, si el impuesto a la ganancia mínima presunta excede en un ejercicio fiscal al impuesto a las ganancias, dicho exceso podrá computarse como pago a cuenta de cualquier excedente del impuesto a las ganancias sobre el impuesto a la ganancia mínima presunta que pudiera producirse en cualquiera de los diez ejercicios siguientes.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POWARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Al 31 de diciembre de 2015 la sociedad ha efectuado una provisión en concepto de Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta por $ 252.987,11.
La Sociedad determina el cargo contable del impuesto a las ganancias por el método denominado de impuesto diferido, el cual consiste en el reconocimiento del efecto impositivo de las diferencias temporarias entre la valuación contable y la impositiva de los activos y pasivos, determinado a la tasa vigente del 35% establecida en la Ley de Impuesto a las Ganancias, y su posterior imputación a los resultados de los ejercicios en los cuales se produce la reversión de las mismas, considerando asimismo la posibilidad de utilización de los quebrantos impositivos en el futuro.
Como consecuencia de la aplicación del método del impuesto diferido, al 31 de diciembre de 2015 surge un crédito a favor de la compañía de $ 9.542.396,17, el cual fue previsionado dada la incertidumbre que genera su recuperabilidad.

1) La evolución del crédito por impuesto diferido y el cargo a resultados del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 es el siguiente:

Impuesto Diferido – Evolución	Impuesto Diferido	Previsión Desvalorizac.	Cargo a Resultados por imp. a las ganancias
Activo por impuesto diferido al 31/12/2014	9.512.575,76	(9.512.575,76)	
Evolución del ejercicio:			
*Aumento diferencias temporarias pasivas	(3.092.823,06)	3.092.823,06	
*Aumento diferencias temporarias activas	318.373,40	(318.373,40)	
*Quebranto prescripto	(993.220,33)	993.220,33	
*Quebranto del ejercicio	3.797.490,40	(3.797.490,40)	
Activo por impuesto diferido al 31/12/2014	9.542.396,17	(9.542.396,17)	-

2) La conciliación entre el cargo a resultados registrado por impuesto a las ganancias y el resultante de aplicar la tasa del 35% establecida por las normas impositivas vigentes al resultado contable del ejercicio es la siguiente:

Resultado antes de Impuesto –Pérdida	(2.767.420,39)
Quebranto prescripto	2.837.772,37
Diferencias Permanentes	(155.553,17)
* Resultado del Ejercicio con Diferencias Permanentes	(85.201,19)
Tasa de Impuesto	35%
Cargo Contable por Impuesto a las Ganancias	(29.820,42)
Previsión Activo por ID	29.820,42
Cargo Contable –neto de previsión-	-.-

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POLLARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 161

3) El detalle de las partidas incluidas en el crédito por impuesto diferido al 31 de diciembre de 2015, es el siguiente:

	31/12/2015
Diferencias Temporarias Activas	
-Previsiones varias	1.771.552,91
Diferencias Temporarias Pasivas	
-Diferencia deudores incobrables	(3.090.684,22)
-Diferencia amortizaciones	(2.893,24)
	(1.322.024,55)
Quebrantos impositivos acumulados	
* Ejercicio 2011	2.997.194,42
* Ejercicio 2012	2.326.850,97
* Ejercicio 2014	1.742.884,94
* Ejercicio 2015	3.797.490,39
	10.864.420,72
Activo por Impuesto Diferido	**9.542.396,17**
Previsión Desvalorización Activo por Impuesto Diferido	**(9.542.396,17)**

NOTA 2 - Composición de los principales rubros

2.1 Caja y Bancos

	31/12/2015	31/12/2014
Caja en Moneda Local	19.228,98	8.715,74
Caja en Moneda Extranjera (Anexo G)	25.427,10	6.794,10
Valores a depositar	57.191,52	1.028.769,05
Bancos en Moneda Local	1.426.941,31	775.200,75
TOTAL	**1.528.788,91**	**1.819.479,64**

2.2 Créditos por servicios

	31/12/2015	31/12/2014
Créditos por ventas	4.826.778,32	12.865.409,07
Otros	9.301.632,83	5.417.382,71
Soc. Art.33 Ley 19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	5.791.268,07	5.592.577,12
Previsión para deudores incobrables (Anexo E)	(706.191,06)	(5.492.397,63)
TOTAL	**19.213.488,16**	**18.382.971,27**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

2.3 Otros Créditos

	31/12/2015	31/12/2014
Corrientes:		
Soc. Art.33 Ley N°19.550 y partes relacionadas en Moneda Local (Nota 3)	7.073.551,45	7.073.551,45
Soc. Art.33 Ley N°19.550 y partes relacionadas en Moneda Extranjera (Anexo G y Nota 3)	130.811,88	85.432,09
Créditos fiscales	5.664.161,39	7.154.457,06
Anticipo a Proveedores	28.879,20	9.839,02
Gastos a recuperar aeronaves	142.637,39	10.943,00
Adelantos a rendir	44.797,93	59.567,93
Créditos en gestión judicial en Moneda Extranjera (Anexo G y Nota 8)	12.962.000,00	12.962.000,00
Otros en Moneda Local	3.234.491,70	2.489.152,82
TOTAL	**29.281.330,94**	**29.844.943,37**

	31/12/2015	31/12/2014
No Corrientes:		
Activo por Impuesto Diferido	9.542.396,17	9.512.575,76
Previsión por desvalorización Activo por Impuesto Diferido (Anexo E)	(9.542.396,17)	(9.512.575,76)
TOTAL	-.-	-.-

2.4 Deudas comerciales

	31/12/2015	31/12/2014
Proveedores en moneda local	1.938.187,95	4.050.431,22
Proveedores en moneda extranjera (Anexo G)	5.241.707,45	4.344.365,82
Proveedores documentados	215.000,71	193.227,30
Provisión facturas a recibir	4.501.383,14	1.311.238,44
Soc. Art.33 Ley N°19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	-.-	5.181.986,65
TOTAL	**11.896.279,25**	**15.081.249,43**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 63

2.5 Remuneraciones y cargas sociales

	31/12/2015	31/12/2014
Sueldos a pagar	501.554,00	422.121,00
Cargas sociales a pagar	370.156,87	300.203,88
Otros	15.372,98	3.915,02
TOTAL	**887.083,85**	**726.239,90**

2.6 Cargas fiscales

	31/12/2015	31/12/2014
Corrientes:		
Retenciones Imp. a las Gcias a depositar	25.660,43	65.570,06
Percepciones Imp. a las Gcias a depositar	143.466,82	157.238,97
Retenciones Imp. s/ los Ingresos Brutos a depositar	11.593,24	10.931,93
Percepciones Imp. s/ los Ingresos Brutos a depositar	47.267,77	12.255,73
Impuesto s/los Ingresos Brutos a pagar	72.890,86	360.319,85
Intereses a pagar Imp. s/los Ingresos Brutos	-,-	48.090,76
Imp. s/ los Ingresos Brutos-Plan de facilidades de pago	194.738,00	129.729,68
Patentes a pagar	82.996,85	-,-
Provisión Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta	252.987,11	378.317,93
Menos: Anticipos ingresados	(238.340,27)	(264.045,88)
TOTAL	**593.260,81**	**898.409,03**
No corrientes:		
Imp. s/ los Ingresos Brutos-Plan de facilidades de pago	567.948,74	446.366,96
TOTAL	**567.948,74**	**446.366,96**

2.7 Anticipo de clientes

	31/12/2015	31/12/2014
Garantía recibidas	173.600,00	-,-
Ingresos cobrados por adelantado	3.466.714,84	306.076,15
Soc.Art.33 Ley N°19.550 y partes relac. (Nota 3)	222.916,67	-,-
TOTAL	**3.863.231,51**	**306.076,15**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

2.8 Préstamos

	31/12/2015	31/12/2014
Corrientes:		
Préstamo prendario	34.546,07	-.-
TOTAL	**34.546,07**	**-.-**
No Corrientes:		
Préstamo prendario	69.428,03	-.-
TOTAL	**69.428,03**	**-.-**

2.9 Otras deudas

	31/12/2015	31/12/2014
Corrientes:		
Provisión reparación motores	1.231.361,38	4.294.679,68
Otras deudas	147.727,25	215.545,88
TOTAL	**1.379.088,63**	**4.510.225,56**
No Corrientes:		
Soc. Art.33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	31.706.337,97	28.034.418,70
TOTAL	**31.706.337,97**	**28.034.418,70**

2.10 Ingresos por servicios

	31/12/2015	31/12/2014
Soc. Art. 33 Ley N°19.550 y partes relacionadas (Nota 3)	2.077.507,34	157.771,16
Servicio de transporte de pasajeros y otros	52.243.376,34	43.549.303,77
TOTAL	**54.320.883,68**	**43.707.074,93**

2.11 Otros ingresos y egresos

	31/12/2015	31/12/2014
Siniestros recuperados	304.143,13	-.-
Acuerdos aeronaves administradas	-.-	(2.393.879,80)
Donaciones	(1.499.999,41)	-.-
Resultado venta bienes de uso	648.760,33	-.-
Otros ingresos	18.533,44	-.-
TOTAL	**(528.562,51)**	**(2.393.879,80)**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO OTARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

FOLIO 165

NOTA 3 - Saldos y operaciones con sociedades Art. 33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas

	31/12/2015	31/12/2014
Créditos por Servicios		
Créditos por ventas		
Correo Argentino S.A.	-.-	344.823,77
Socma Americana S.A.	476.410,63	476.410,63
Sideco Americana S.A.	343.863,40	343.863,40
Macair Transporte Aéreo S.A.	4.970.994,04	4.415.876,82
Yuto S.A	-.-	11.602,50
Total Créditos por Servicios	**5.791.268,07**	**5.592.577,12**

	31/12/2015	31/12/2014
Otros créditos corrientes:		
Socma Americana S.A.	130.811,88	85.432,09
Macair Transporte Aéreo S.A.	7.073.551,45	7.073.551,45
Total Otros Créditos	**7.204.363,33**	**7.158.983,54**

	31/12/2015	31/12/2014
Deudas comerciales corrientes:		
Correo Argentino S.A.	-.-	107.521,93
Socma Americana S.A.	-.-	7.395,52
Sideco Americana S.A.	-.-	5.067.069,20
Total Deudas Comerciales	**-.-**	**5.181.986,65**

	31/12/2015	31/12/2014
Anticipo de clientes		
Chery Socma Argentina S.A.	222.916,67	-.-
Total Anticipo de clientes	**222.916,67**	**-.-**

	31/12/2015	31/12/2014
Otras deudas no corrientes:		
Socma Americana S.A.	733.833,00	1.940.645,56
Sideco Americana S.A.	30.972.504,97	26.093.773,14
Total Otras Deudas	**31.706.337,97**	**28.034.418,70**

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

	31/12/2015	31/12/2014
Ingresos por servicios:		
Ingresos por servicios de transporte aéreo y otros:		
Líneas de Transmisión del Litoral S.A.	895.050,01	-.-
Sideco Americana S.A.	-.-	157.771,16
Chery Socma Argentina S.A.	1.182.457,33	-.-
Total Ingresos por Servicios Soc. Art. 33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas	**2.077.507,34**	**157.771,16**

	31/12/2015	31/12/2014
Costo de los servicios prestados:		
Alquiler de Aeronaves:		
Macair Transporte Aéreo S.A.	2.597.755,78	2.296.740,98
Total Costo de los servicios prestados Soc. Art. 33 Ley N° 19.550 y partes relacionadas	**2.597.755,78**	**2.296.740,98**

	31/12/2015	31/12/2014
Resultados financieros		
Socma Argentina S.A.		
- Diferencia de cambio	45.379,79	-.-
Sideco Americana S.A.		
- Intereses perdidos	-.-	(1.649.621,08)
Total Resultados financieros	**45.379,79**	**(1.649.621,08)**

NOTA 4 - Sociedad Controlante

Sociedad Controlante: Sideco Americana S.A.
Domicilio legal: Av. del Libertador 498 – piso 18 – Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Actividad Principal: Participación en concesiones y/o licencias de servicios, financiera y de organización inmobiliaria, saneamiento y ecología energética y de minería y constructora.
Participación en el Capital y votos: 88,68 %.

NOTA 5 - Capital

El capital suscripto, emitido e integrado de la Sociedad al 31 de diciembre de 2015 asciende a $ 500.000.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO SOLANI
APODERADO

FOLIO 167

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

NOTA 6 - Apertura de saldos de deudores y acreedores. Plazo. Tasas de interés. Pautas de Actualización

	Créditos por servicios	Otros créditos	Deudas comerciales	Remuneraciones y Cargas Sociales	Cargas fiscales	Anticipos de clientes	Préstamos	Otras deudas
Sin plazo	11.221.863,84	12.748.233,86	2.906.400,00		64.760,57	1.528.911,90		1.231.361,38
Vencido	3.365.713,37	12.962.000,00	2.199.651,57		69.981,33			
A vencer								
1° Trimestre	4.625.910,95	875.502,29	4.523.383,78	887.083,85	265.956,10	1.399.152,94	7.731,73	79.458,68
2° Trimestre		1.255.891,12	983.353,19		95.747,32	789.291,67	8.305,99	68.268,57
3° Trimestre		730.398,96	962.618,03		47.242,60	145.875,00	8.922,85	
4° Trimestre		709.304,71	320.872,68		49.572,89		9.585,50	
Más de un año					567.948,74		69.428,03	31.706.337,97
Total 2015	19.213.488,16	29.281.330,94	11.896.279,25	887.083,85	1.161.209,55	3.863.231,51	103.974,10	33.085.426,60
Total 2014	18.382.971,27	29.844.943,37	15.081.249,43	726.239,60	1.344.775,99	306.076,15	-	32.544.644,26

NOTA 7 – Garantías recibidas

Con fecha 4 de junio de 2010, Fiduciaria del Norte S.A. libró un pagaré a la vista y sin protesto por la suma de U$S 2.000.000 a favor de Macair Jet S.A. en garantía del pago indicado en la Cláusula Séptima del "Acuerdo de Desvinculación" suscripto entre las partes, según se menciona en Nota 8.

NOTA 8- Vuelos comerciales (Aero-Chaco)- Acuerdo de desvinculación

Con fecha 26 de marzo de 2010, Fiduciaria del Norte S.A. (Fiduciaria del Norte), en su carácter de Fiduciario del "Fideicomiso Aero Chaco", notificó a Macair Jet S.A. ("Macair") mediante carta documento, que a partir del 1° de abril de 2010 ésta debía suspender la operatoria por: i) la comercialización de pasajes aéreos en los términos de la "Oferta de prestación de servicios de comercialización" de fecha 1° de diciembre de 2008 y ii) la prestación de servicios de transporte aerocomercial conforme los términos del "Acuerdo de prestación de servicios de transporte aéreo" celebrado en fecha 26 de noviembre de 2008.
En función de dicha resolución, finalmente las partes celebraron el "Acuerdo de Desvinculación" de fecha 15 de Junio de 2010 ("Acuerdo"), mediante el cual perfeccionaron la rescisión bilateral de los Acuerdos mencionados en el párrafo anterior. Como consecuencia de ello, Fiduciaria del Norte reconoció en forma expresa un crédito a favor de Macair de Pesos Catorce Millones ($ 14.000.000) en concepto de horas block efectivamente voladas y facturadas por Macair y de la comercialización de pasajes aéreos hasta el 31 de marzo de 2010, inclusive; importe que fue aceptado de conformidad por ambas partes. Se acordó para su cancelación, un plan de pagos calculado conforme sistema francés de 13 cuotas mensuales y consecutivas con un interés nominal anual del 12% - con más la alícuota

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PRÓSPERO POYARD
Presidente

correspondiente al Impuesto al Valor Agregado - y con vencimiento los días 31 de cada mes, habiéndose cancelado en su totalidad.

Asimismo, y según lo estipulado en la Cláusula Séptima del Acuerdo, Fiduciaria del Norte en fecha 4 de Junio de 2010 libró a favor de Macair un pagaré a la vista, sin protesto, por la suma de Dólares Estadounidenses Dos Millones (U$S 2.000.000.-) que garantizaba a Macair el pago de la suma de Dólares Billetes Estadounidenses Dos Millones (U$S 2.000.000) a ser abonada por Fiduciaria del Norte, en calidad de reembolso por las inversiones, gastos y demás erogaciones efectuadas por Macair con el fin de prestar adecuadamente los servicios previstos en el Acuerdo de Prestación de Servicios de Transporte y al Acuerdo de Comercialización referidos en el primer párrafo, en caso de que Macair no obtuviese, al 31 de Diciembre de 2010, el permiso emitido por la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil) para la explotación de servicios aéreos no regulares internos e internacionales de transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo hasta el límite de las aeronaves MC DONNEL DOUGLAS MD-Serie 80 o de similares características.

Habiéndose cumplido la condición que hiciera expedita el cobro de la suma precitada, Macair, luego de reclamar al deudor el pago de la suma de U$S 2.000.000 mediante carta documento recibida por el deudor el 23 de mayo de 2011, y ante su incumplimiento, presentó el pagaré a la vista al pago, pero Fiduciaria del Norte no dio curso a lo requerido. Ante estas circunstancias, Macair el 15 de junio de 2011 manifestó, mediante Carta Documento remitida a Fiduciaria del Norte, su decisión de iniciar el correspondiente juicio ejecutivo para obtener judicialmente el cobro del cartular.

Con fecha 30 de julio de 2012 Macair promovió demanda ejecutiva contra Fiduciaria del Norte S.A. ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial N° 5, Secretaría N° 10 bajo Expte. N° 69474/2012, en los términos de lo normado por los arts. 520, 523 inc. 5°, subsiguientes y concordantes del Código Civil y Comercial de la Nación, por el cobro de la suma de U$S 2.000.000. en concepto de capital, con más sus intereses - calculados desde el 1 de Junio de 2011 a la tasa activa que aplica el Banco de la Nación Argentina para sus operaciones de descuento de documentos de terceros a 30 días - hasta la fecha de su efectivo pago, demás accesorios, gastos causídicos, costos y costas de la ejecución.

Junto con la demanda ejecutiva Macair promovió contra Fiduciaria del Norte S.A. beneficio de litigar sin gastos manifestando la imposibilidad de afrontar los gastos del proceso ante el mismo Juzgado y Secretaría bajo el Expte. Nro. 69475/2012 en los términos de lo normado por los arts. 78 y siguientes del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

Con fecha 15 de marzo de 2013 el Sr. Juez interviniente, Dr. Fernando Durao, dictó sentencia de trance y remate, desestimando las excepciones de incompetencia e inhabilidad de título planteadas por Fiduciaria del Norte S.A., condenando a ésta a abonarle a Macair Jet S.A. la suma de u$s 13.500.-, con más los intereses que fijó a la tasa única y omnicomprensiva del 8 % anual, y las costas del proceso.

Posteriormente, el 26 de marzo de 2013 el magistrado Dr. Fernando Durao hizo lugar a nuestra "aclaratoria", rectificando la sentencia de trance y remate en el sentido que la misma prosperará por la suma de U$S 2.000.000.- en concepto de capital.

La sentencia de Primera Instancia fue apelada por Fiduciaria del Norte S.A., por lo que el juicio ejecutivo se elevó a la Sala "C" de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones del fuero Comercial. Una vez sustanciado el memorial, dicha Cámara de Apelaciones en resolución de fecha 15 de octubre de 2013 rechazó el recurso interpuesto por la demandada, y confirmó en todos sus términos la sentencia de trance y remate que mandara llevar adelante la ejecución del pagaré.

Fiduciaria del Norte S.A. fue intimada por cédula a cumplir con los términos de la sentencia, y ante su caso omiso se inició de inmediato la ejecución de la misma, habiéndose obtenido en el Juzgado el

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PRÓSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

embargo sobre todas las cuentas bancarias que posee Fiduciaria del Norte S.A. en el Nuevo Banco del Chaco S.A., hasta cubrir la suma de U$S 2.000.000,- con más la cantidad de U$S 600.000,- oficio de embargo que se ingresó en dicha entidad bancaria el 10 de enero de 2014, junto con un acta notarial.
El Directorio, basándose en la opinión de sus asesores legales, considera recuperable dicho crédito a favor de Macair Jet S.A. Asimismo, adoptando un criterio de prudencia, la dirección decidió no reconocer actualización ni intereses devengados durante el presente ejercicio sobre dicha acreencia, quedando su valor a los importes registrados al 31 de diciembre de 2013.
Con fecha 24 de septiembre de 2013, Fiduciaria del Norte S.A. entabla demanda ordinaria contra Macair Jet S.A., por la suma de $ 4.130.000,- proveniente de la multa diaria de $ 5.000,- establecida en la cláusula QUINTA del acuerdo de desvinculación que firmaran las partes, y por no haberse contratado una auditoría externa a efectos de presentar la composición de saldos a cobrar al 31/03/2010, la cual quedó radicada ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial N° 5, Secretaría N° 10, en virtud de la conexidad reconocida con el expediente caratulado "Macair Jet S.A. c/Fiduciaria del Norte S.A. s/Ejecutivo.
Dicha demanda fue contestada en tiempo y forma, el día 5 de noviembre de 2013, zanjando así la primera etapa del proceso ordinario.
En resolución dictada el día 18 de noviembre de 2013 el Juez interviniente fijó audiencia de apertura a prueba (conforme Art. 360 del Código Procesal) para el día 18 de febrero de 2014.
A la fecha de emisión de los presentes estados contables este proceso se encuentra en la etapa de abierto a prueba.
El Directorio, continuando con la opinión de los abogados, está analizando la posibilidad de intimar a la firma Fiduciaria del Norte S.A., en su carácter de agente Fiduciario del Fideicomiso Aerochaco, en los términos de lo normado por el Art. 1687 del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación y de no obtener respuesta favorable iniciar las acciones de petición de la liquidación judicial del Fideicomiso, sobre la base de las normas previstas para el trámite judicial de Concursos y Quiebras.

NOTA 9-Procesos judiciales relacionados con la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) y otros:

9.1 "Macair Jet S.A. c/ ANAC s/ Medidas cautelares" y Macair Jet S.A. c/ANAC y otros s/ Proceso de Conocimiento"

En el mes de octubre de 2012, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) dictó la resolución 810/2012 por la que prohibió, a partir del 1 de agosto de 2013, la operación en Aeroparque de Aeronaves de capacidad inferior a 30 pasajeros.
Esta prohibición habría impedido la continuidad de la actividad de Macair Jet S.A. desde el Aeroparque Jorge Newbery en la medida en que la empresa desarrolla su actividad con aeronaves de capacidad inferior a 30 pasajeros.
Asimismo, en el mes de noviembre de 2012 el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) emitió la Resolución 123/2012, por la que se dispuso que a partir del 1 de agosto de 2013 las instalaciones que eran utilizadas para la guarda y mantenimiento de aeronaves de pequeño porte, podrían ser asignadas al Estado Nacional y a las líneas aéreas que operen vuelos regulares internos e internacionales desde dicho aeropuerto. A tal fin, el ORSNA instruyó a Aeropuertos Argentina 2000 a iniciar las gestiones tendientes para que a partir de la referida fecha cesen las actividades de guarda de aeronaves de pequeño porte en Aeroparque.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

583

FOLIO 170

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

El 23 de Abril de 2013 Macair Jet S.A. impugnó la Resolución 810/2012 en sede administrativa, reclamo que fue rechazado por la ANAC.
El 22 de julio de 2013 Macair solicitó ante el fuero civil y comercial federal una medida cautelar con el objeto de que se suspendan los efectos de la Resolución 810/2012 de la ANAC y de la Resolución 123/2012 del ORSNA, tramitando dicha pretensión por autos "MACAIR JET S.A. c/ANAC s/ Medidas Cautelares".
El 1 de agosto de 2013 el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 resolvió hacer saber a la ANAC que "a partir del 1 de agosto de 2013 y por el término provisorio de 6 meses, permita operar en el Aeroparque Jorge Newbery a las aeronaves de capacidad inferior a 30 pasajeros que explota MACAIR JET, en aquellas franjas horarias en las que no se configure el límite de capacidad operativa de dicha base" (Primera Medida Cautelar).
El 22 de agosto de 2013 el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11, amplió la medida cautelar oportunamente dictada y resolvió "hacer saber a la ANAC, ORSNA y Aeropuertos Argentina 2000 S.A. que deberán abstenerse de ejecutar cualquier acto que afecte el material y/o infraestructura empleada por Macair Jet para desarrollar su actividad (incluso el hangar), habida cuenta de la vigencia de la medida cautelar ordenada con fecha 1/8/2013" (Segunda Medida Cautelar).
Por sucesivas resoluciones del Juzgado en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de 12/2/2014, 15/7/2014, 17/12/2014 y 16/7/2015 se habían extendido la Primera y Segunda Medidas Cautelares. Por resolución del Juzgado Civil y Comercial Federal N° 11 del 30/11/2015 se volvieron a extender las medidas cautelares hasta el 1/8/2016.
Tanto las resoluciones cautelares del 1/8/2013 y del 22/8/2013 por las que se concedieron la Primera y Segunda Medidas Cautelares, respectivamente, como las sucesivas extensiones de las mismas dispuestas el 12/2/2014, 15/7/2014,17/12/2014 y 16/7/2015 fueron apeladas por ANAC y el ORSNA, encontrándose pendiente la resolución de los recursos de apelación por la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal.
La última extensión de la Primera y Segunda Medidas Cautelares fue apelada por el ORSNA y por la ANAC.
A la fecha de aprobación de los estados contables, se encuentra en curso el plazo para que la ANAC y el ORSNA funden los recursos de apelación interpuestos contra la última extensión de las medidas cautelares.
El 23/12/2013 Macair presentó la acción de fondo, tendiente a la declaración de inconstitucionalidad de la Resolución 810 de la ANAC y 123 del ORSNA, cuyos efectos respecto de Macair habían sido suspendidos mediante las medidas cautelares en los autos "MACAIR JET S.A. c/ ANAC s/ Medidas Cautelares", quedando la causa radicada ante el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11.
La acción de fondo fue caratulada "MACAIR JET c/ ANAC y otros s/Proceso de Conocimiento".
El 10/12/2014 MACAIR amplió la demanda incorporando nuevos elementos de prueba.
Por resolución de la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal del 8/8/2014 dictada en los autos "MACAIR JET c/ANAC y otros s/Proceso de Conocimiento", el referido Tribunal declaró la competencia del fuero civil y comercial federal para entender en la causa.
Frente a la acción de inhibitoria planteada por el Estado Nacional en los autos "MACAIR JET S.A. c/ ANAC s/ Medidas Cautelares", tendiente a que se declare la incompetencia del fuero civil y comercial federal para entender en la causa, la Sala V de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

NOTAS A LOS ESTADOS CONTABLES COMPARATIVOS
Cifras en pesos

Administrativo Federal hizo lugar al planteo y declaró la competencia del fuero contencioso administrativo federal.
En consecuencia, quedó planteado un conflicto de competencia entre el fuero contencioso administrativo federal y el civil y comercial federal, dado que ambos fueros consideran que son competentes para intervenir en las causas conexas "MACAIR JET c/ANAC y otros s/Proceso de Conocimiento" y "MACAIR JET S.A. c/ ANAC s/ Medidas Cautelares".
Este conflicto debe ser resuelto por la Corte Suprema de Justicia de la Nación.
Frente a esta situación, el 26/11/2014 el Juzgado en lo Civil y Comercial Federal N° 11 resolvió elevar las actuaciones a la Corte Suprema de Justicia de la Nación para que resuelva cuál es el fuero competente para continuar entendiendo en las causas.
La remisión de las actuaciones a la CSJN, que se encuentra pendiente, no fue realizada aún por el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 como consecuencia de la tramitación de las sucesivas renovaciones de las medidas cautelares dictadas en los autos "MACAIR JET S.A. c/ ANAC s/ Medidas Cautelares", y las correspondientes apelaciones por parte del ORSNA y de la ANAC.
En consecuencia, la tramitación de la acción de fondo, tendiente a que se declare la inconstitucionalidad de la Resolución 810/2012 y 123/2012, se encuentra suspendida hasta que la Corte Suprema de Justicia de la Nación resuelva el conflicto de competencia planteado entre el fuero civil y comercial federal y el fuero contencioso administrativo federal.

9.2 "Macair Jet S.A. c/Líneas Aéreas Entre Ríos S.E. s/ Cobro de Sumas de Dinero" (Expte. N° 8.307/2015)
El día 30 de diciembre de 2015 se dio inicio a las actuaciones caratuladas "Macair Jet S.A. C/Líneas Aéreas de Entre Ríos S.E. s/Cobro de Sumas de Dinero", que tramita por ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 3, Secretaria N° 5, de la Capital Federal.
En dichas actuaciones se persigue el cobro de sumas por facturas que quedaron impagas y que no fueron canceladas por LAER S.E. a pesar de los insistentes reclamos llevados a cabo.

NOTA 10– Bienes de disponibilidad restringida

Durante el presente ejercicio, la sociedad ha adquirido un rodado financiando el saldo de precio mediante la suscripción de un préstamo con garantía prendaria sobre aquél a pagar en 36 cuotas. Al 31 de diciembre de 2015, el saldo restante de 29 cuotas asciende a la suma de $ 103.974,10.

NOTA 11– Hechos Posteriores

Desde la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de aprobación de los Estados Contables no se han producido otros acontecimientos y/o transacciones, además de los detallados en notas a los estados contables, que puedan afectar significativamente la situación patrimonial y financiera de la Sociedad.

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO POYARD
Presidente

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ANEXO A
BIENES DE USO
Por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015
Comparativo con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014
Expresado en pesos (Nota 1.c)

RUBRO	VALOR DE ORIGEN				AMORTIZACIONES ACUMULADAS					NETO RESULTANTE	NETO RESULTANTE
	Al inicio del ejercicio	Altas del ejercicio	Bajas	Al cierre del ejercicio	Al inicio del ejercicio	%	Aumentos	Bajas	Al cierre del ejercicio	31/12/2015	31/12/2014
Muebles y útiles	649.754,49	23.574,66	-	673.329,15	493.996,53	10,00	42.975,32	-	536.971,85	136.357,30	155.757,96
Instalaciones	218.503,67	-	-	218.503,67	157.521,25	10,00	15.269,04	-	172.790,29	45.713,38	60.982,42
Otros equipos	899.018,92	23.404,57	-	922.423,49	897.203,25	20,00	6.496,59	-	903.699,84	18.723,65	1.815,67
Software	74.315,00	70.204,37	-	144.519,37	58.954,99	33,33	21.720,87	-	80.675,86	63.843,51	15.360,01
Rodados	106.267,78	620.163,97	106.267,78	620.163,97	106.267,78	20,00	124.032,79	106.267,78	124.032,79	496.131,18	-
Herramentales y otros	8.809,79	-	-	8.809,79	8.809,78	33,33	-	-	8.809,78	0,01	0,01
Mejoras nuevo Hangar	2.886.709,93	-	-	2.886.709,93	1.200.226,18	7,14	210.810,43	-	1.411.036,61	1.475.673,32	1.686.483,75
Anticipo bienes de uso	-	701.962,87	-	701.962,87	-		-	-	-	701.962,87	-
TOTALES	4.843.379,58	1.439.310,44	106.267,78	6.176.422,24	2.922.979,76	-	421.305,04	106.267,78	3.238.017,02	2.938.405,22	1.920.399,82

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO EDYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ANEXO E
PREVISIONES
Por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015
Comparativo con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014
Expresado en pesos (Nota 1.c)

RUBRO	31/12/2015			TOTAL 31/12/2014
	Saldo al comienzo del ejercicio	Aumento (Disminución)	Saldo al cierre del ejercicio	
Deducidas del activo				
Previsión por desvalorización Activo por Impuesto Diferido	9.512.575,76	29.820,41	9.542.396,17	9.512.575,76
Deudores Incobrables- Créditos por Servicios	5.492.397,63	(4.786.206,57)	706.191,06	5.492.397,63
Deducidas del pasivo				
Previsión para contingencias	1.100.000,00	-	1.100.000,00	1.100.000,00
TOTALES	16.104.973,39	(4.756.386,16)	11.348.587,23	16.104.973,39

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.CA.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PRÓSPERO POLLARD
Presidente

FOLIO 173

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

ANEXO G
ACTIVOS Y PASIVOS EN MONEDA EXTRANJERA
Por el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015
Comparativo con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014
Expresado en pesos (Nota 1.c)

CUENTA PRINCIPAL	MONEDA EXTRANJERA			TOTAL 31/12/2015	TOTAL 31/12/2014
	CLASE	MONTO	TIPO DE CAMBIO		
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE					
Moneda extranjera	U$S	1.965,00	12,9400	25.427,10	6.794,10
Otros créditos en gestión judicial	U$S	2.000.000,00	6,4810	12.962.000,00	12.962.000,00
Depósitos en garantía	U$S	200,00	12,9400	2.588,00	-
Sociedades Art. 33 Ley 19.550	U$S	10.109,11	12,9400	130.811,88	85.432,09
TOTAL ACTIVO CORRIENTE				13.120.826,98	13.054.226,19
PASIVO					
PASIVO CORRIENTE					
Proveedores	U$S	401.971,43	13,0400	5.241.707,45	4.344.365,82
Tarjeta Visa a pagar	U$S	3.222,27	13,0400	42.018,40	-
TOTAL PASIVO CORRIENTE				5.283.725,85	4.344.365,82

U$S= dólares estadounidenses

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016.

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PRÓSPERO FOYARD
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MACAIR JET S.A.
N° de Registro en la I.G.J.: 1.581.156

FOLIO 175

ANEXO H

INFORMACION REQUERIDA POR EL ARTICULO 64-INC. B) DE LA LEY 19.550
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015
COMPARATIVO CON EL EJERCICIO ECONOMICO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014
Expresado en pesos (Nota 1.c)

RUBRO	Costo de los servicios prestados	Gastos de administración	Gastos de comercialización	Resultados financieros	TOTAL 31/12/2015	TOTAL 31/12/2014
Alquiler aeronaves	7.902.097,88				7.902.097,88	6.665.680,99
Amortización Bienes de uso	341.339,81	79.965,23			421.305,04	278.825,67
Cargas sociales	1.065.007,91	641.762,54	208.366,95		1.915.137,40	1.471.380,10
Combustible	8.691.152,79				8.691.152,79	9.270.327,34
Comisiones por vuelos			478.518,44		478.518,44	552.155,68
Descuentos obtenidos					-	(2.781,90)
Deudores incobrables			587.678,79		587.678,79	39.936,87
Diferencia de cambio				689.651,13	689.651,13	606.857,43
Gastos Aeropuerto	3.782.159,89				3.782.159,89	2.696.158,38
Gastos de abordo	556.969,79				556.969,79	363.790,14
Gastos de representación			123.569,05		123.569,05	95.243,80
Gastos generales	441.384,69	670.649,96	453.368,52		1.565.403,17	1.238.118,72
Gastos Hangar	485.673,74				485.673,74	290.680,29
Gastos Tripulación	2.684.447,73				2.684.447,73	1.974.289,61
Gastos y comisiones bancarias		405.740,67			405.740,67	210.097,16
Honorarios al Directorio		119.228,57			119.228,57	87.571,43
Honorarios y retribuciones por servicios	1.728.156,17	850.617,40			2.578.773,57	2.216.922,89
Imp., tasas y contribuciones	244.631,54	627.579,14	1.254.534,22		2.126.744,90	1.844.152,68
Intereses, multas y recargos				301.250,51	301.250,51	1.996.975,57
Mantenimiento	9.342.053,15				9.342.053,15	6.886.293,45
Movilidad	48.788,10	30.095,96	12.163,23		91.047,29	87.100,42
Otros gastos de personal	548.259,13	330.375,17	107.265,95		985.900,25	715.412,42
Publicidad			6.935,79		6.935,79	8.571,35
Resultado venta bonos				(126.186,87)	(126.186,87)	-
Seguros	1.947.388,82	82.164,08			2.029.552,90	2.155.372,55
Sueldos y jornales	4.901.985,90	2.953.885,05	959.065,04		8.814.935,99	6.521.941,35
Total	44.711.497,04	6.792.063,77	4.191.465,98	864.714,77	56.559.741,56	48.271.074,39

Firmado para su identificación con el informe de fecha 18 de febrero de 2016

DR. CARLOS ALBERTO VINCI
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público U.C.A.
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 F° 201

EDGARDO PROSPERO PUYARD
Presidente

MACAIR JET SOCIEDAD ANÓNIMA

ESTADOS CONTABLES CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO

FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015

RATIFICACIÓN DE FIRMAS LITOGRAFIADAS

"Por la presente ratificamos nuestras firmas que obran litografiadas en los estados contables por el ejercicio finalizado el 31 de Diciembre de 2015 de MACAIR JET SOCIEDAD ANÓNIMA, en las fojas que anteceden desde la página N° 1 hasta la página N° 25".

Firmado a efectos de su identificación
con el informe de fecha 18-02-2016

Carlos Alberto Vinci
Por Comisión Fiscalizadora
Contador Público (UCA)
C.P.C.E.C.A.B.A. Tº 100 Fº 201

Sr. Edgardo Prospero Peyrard
Presidente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

A los señores Directores de
MACAIR JET S.A.
CUIT: 30-66351285-0
Domicilio Legal: Av. del Libertador 498, 18° Piso
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

INFORME SOBRE LOS ESTADOS CONTABLES

He auditado los estados contables adjuntos de MACAIR JET S.A., que comprenden el estado de situación patrimonial al 31 de Diciembre de 2015 y de 2014, el estado de resultados, el estado de evolución del patrimonio neto y el estado de flujo de efectivo correspondientes a los ejercicios económicos terminados en dichas fechas, así como un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa incluidas en las notas 1 a 11 y anexos.

RESPONSABILIDAD DE LA DIRECCION EN RELACION CON LOS ESTADOS CONTABLES

La Dirección es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados contables adjuntos de conformidad con las normas contables profesionales argentinas, y del control interno que La Dirección considere necesario para permitir la preparación de estados contables libres de incorrecciones significativas.

RESPONSABILIDAD DEL AUDITOR

Mi responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre los estados contables adjuntos basada en mi auditoría. He llevado a cabo mi exámen de conformidad con las normas de auditoría establecidas en la Resolución Técnica N° 37 de la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas. Dichas normas exigen que cumpla los requerimientos de ética, así como que planifique y ejecute la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable de que los estados contables están libres de incorrecciones significativas.

Una auditoría conlleva la aplicación de procedimientos para obtener elementos de juicio sobre las cifras y la información presentadas en los estados contables. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrecciones significativas en los estados contables. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable por parte de la entidad de los estados contables, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la Dirección de la entidad, así como la evaluación de la presentación de los estados contables en su conjunto.

Considero que los elementos de juicio que he obtenido proporcionan una base suficiente y adecuada para mi opinión de auditoría.

OPINION

En mi opinión, los estados contables adjuntos presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación patrimonial de MACAIR JET S.A. al 31 de Diciembre de 2015 y de 2014, así como sus resultados, la evolución de sus patrimonios netos y el flujo de su efectivo correspondientes a los ejercicios económicos terminados en esas fechas, de conformidad con las normas contables profesionales argentinas.

B Nº 220999
444220999

FOLIO 178

INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

1. Según surge de los registros contables de la entidad, al 31 de Diciembre de 2015 la deuda a favor del Sistema Integrado Previsional Argentino asciende a $ 293.687,98 no siendo exigible a esa fecha.
2. He aplicado los procedimientos sobre prevención de lavado de activos y financiación del terrorismo previstos en las correspondientes normas profesionales emitidas por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 18 de Febrero de 2016.

Dr. Carlos Alberto Vinci
Contador Público (U.C.A.)
C.P.C.E.C.A.B.A. T° 100 - F° 201

consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Nº G 1310629

Buenos Aires 29/ 4/2016 01 0 T. 24 Legalización: N° 220999

LEGALIZAMOS, de acuerdo con las facultades otorgadas a este CONSEJO PROFESIONAL por las leyes 466 (Art. 2. inc. d y j) y 20.488 (Art. 21 inc. i) la actuación profesional de fecha 18/ 2/2016 referida a BALANCE de fecha 31/12/2015 perteneciente a MACAIR JET SA 30-66351285-0 para ser presentada ante y declaramos que la firma inserta en dicha actuación se corresponde con la que el Dr. VINCI CARLOS ALBERTO 20-06189800-0 tiene registrada en la matricula CP T° 0100 F° 201 que se han efectuado los controles de matricula vigente y control formal de dicha actuación profesional de conformidad con lo previsto en la Res. C .236/88, no implicando estos controles la emisión de un juicio técnico sobre la tarea profesional, y que firma en carácter de socio de Soc. T° F°

ags

LA PRESENTE LEGALIZACION NO ES VALIDA SI CARECE DEL SELLO Y FIRMA DEL SECRETARIO DE LEGALIZACIONES.

C 7,00

CONSEJO PROFESIONAL DE CIENCIAS ECONÓMICAS DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

Dr. DANIEL L. ZUNINO
CONTADOR PÚBLICO (U.B.A.)
SECRETARIO DE LEGALIZACIONES

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 179

INFORME DE COMISION FISCALIZADORA

Señores Accionistas y miembros del Directorio de
MACAIR JET S.A.
Domicilio legal: Avda. del Libertador 498, Piso 18,
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

1. De acuerdo con lo dispuesto por el articulo 294 inciso 5° de la Ley General de Sociedades, hemos examinado el estado de situación patrimonial adjunto de MACAIR JET S.A. al 31 de diciembre de 2015 y los correspondientes estados de resultados, de evolución del patrimonio neto y de flujo de efectivo, notas y anexos por el ejercicio finalizado en esa fecha, presentados en forma comparativa con los correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014. Dichos estados contables son responsabilidad del Directorio de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es informar sobre dichos documentos basados en el trabajo que se menciona en el párrafo siguiente.

2. Nuestro trabajo fue realizado de acuerdo con las normas de sindicatura vigentes en la República Argentina. Dichas normas requieren que el examen de los estados contables se efectúe de acuerdo con las normas de auditoría vigentes en la República Argentina e incluya la verificación de la congruencia de los documentos examinados con la información sobre las decisiones societarias expuestas en actas y la adecuación de dichas decisiones a la Ley y a los Estatutos en lo relativo a sus aspectos formales y documentales.

3. Para realizar nuestra tarea profesional sobre los documentos detallados en el párrafo 1. hemos revisado el trabajo de auditoría efectuado por el auditor externo de la sociedad, quien emitió su informe con fecha 18 de febrero de 2016 de acuerdo con las normas de auditoría vigentes en la Republica Argentina. Dicha revisión incluyó la verificación de la planificación del trabajo, de la naturaleza, alcance y oportunidad de los procedimientos aplicados y de los resultados de la auditoría efectuada por aquel.
   Una auditoría conlleva la aplicación de procedimientos para obtener elementos de juicio sobre las cifras y la información presentadas en los estados contables. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrecciones significativas en los estados contables. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable por parte de la entidad de los estados contables, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la dirección de la entidad, así como la evaluación de la presentación de los estados contables en su conjunto.
   Dado que no es responsabilidad del Síndico efectuar un control de gestión, el examen no se extendió a los criterios y decisiones empresarias de las diversas áreas de la Sociedad, cuestiones que son de responsabilidad exclusiva del Directorio. Consideramos que nuestro trabajo nos brinda una base razonable para fundamentar nuestro informe.
   Asimismo, en relación con la Memoria del Directorio correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015, hemos verificado que contiene la información requerida por el artículo 66 de la Ley General de Sociedades y normas reglamentarias de la Inspección General de Justicia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y, en lo que es materia de nuestra competencia, que sus datos numéricos concuerdan con los registros contables de la Sociedad y otra documentación pertinente.

588

FOLIO 180

4. Basados en nuestra revisión, informamos que:
   - En nuestra opinión, los estados contables mencionados en el párrafo 1. presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación patrimonial de MACAIR JET S.A. al 31 de diciembre de 2015, así como sus resultados, la evolución de su patrimonio neto y el flujo de su efectivo correspondiente al ejercicio económico terminado en esa fecha, de conformidad con las normas contables profesionales argentinas y con las normas pertinentes de la Ley General de Sociedades.
   - En relación con la Memoria del Directorio, no tenemos observaciones que formular, en lo que es materia de nuestra competencia, siendo las afirmaciones sobre hechos futuros responsabilidad exclusiva de dicho Directorio.
   - Los estados contables adjuntos y el correspondiente inventario surgen de registros contables llevados, en sus aspectos formales, de conformidad con las disposiciones legales vigentes.
   - En cumplimiento de lo dispuesto por el artículo N° 154 de la Resolución IGJ 7/15, dejamos expresa constancia que los miembros del Directorio han dado cumplimiento al régimen de garantías dispuesto por el artículo N° 76 de dicha Resolución.
   - Hemos aplicado los procedimientos sobre prevención de lavado de activos y financiación del terrorismo previstos en las correspondientes normas profesionales emitidas por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buens Aires.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 18 de febrero de 2016.

CARLOS A. VINCI
Por Comisión Fiscalizadora

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 181

Juan C. Pardo Mira
ESCRIBANO
MAT 3658

INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA
DECRETO Nº 754/95
LEY Nº 23412

COLEGIO DE ESCRIBANOS
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
L 002330155

Rúbrica Nº: 71650-16

Pertenece a: AVIAN HOLDINGS S.A.

Domicilio: TUCUMAN 1321 Piso 9

Libro: ACTAS DE DIRECTORIO

Número de Libro: 1

Consta de: 0100 páginas

Observaciones: COPIADOR

ENRIQUE MARTIN PEREZ
JEFE
DTO. INTERVENCION Y RUBRICA DE LIBROS
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

En la fecha se procede a la rúbrica del presente libro con intervención de escribano habilitado para actuar en el Registro Notarial Nro. 1525 de la Ciudad de Buenos Aires.

Buenos Aires 26 de Octubre de 2016

MARIA E. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT 3073

589

FOLIO 162

ACTA DE DIRECTORIO N° 1

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 31 días del mes de octubre de 2016, se hace presente en la sede social de **AVIAN HOLDINGS S.A.** (la ***"Sociedad"***) sita en Tucumán 1321, Piso 9°, el Sr. Matías I. Carvajal, en su carácter de único Director Titular y Presidente del Directorio. Siendo las 10:00 horas, declara abierta la sesión y manifiesta que la presente tiene como objeto convocar a los Señores Accionistas a una Asamblea General Extraordinaria, a los efectos de considerar el compromiso de la Sociedad de efectuar un aporte irrevocable en dinero en efectivo a la sociedad AVIAN LINEAS AEREAS S.A. Por lo expuesto, se resolvió: a) Convocar a una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas, para celebrarse el día de la fecha, a las 12:00 horas, en la sede social, para tratar el siguiente Orden del Día: **"1°) Designación de dos accionistas para aprobar y firmar el Acta de Asamblea; 2°) Consideración del compromiso de la Sociedad de efectuar un aporte irrevocable en dinero en efectivo a la sociedad AVIAN LINEAS AEREAS S.A."**; b) Asimismo se resolvió no efectuar las publicaciones de la convocatoria a Asamblea, pues la totalidad de los Señores Accionistas han comprometido su asistencia a la misma.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 10:40 horas.

MARIA E. ALVAREZ ROR
ESCRIBANA
MAT. 3973

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 183

Juan J. Dardeth Mira
MAT 3868

INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA
DECRETO Nº 754/95
LEY Nº 23412

COLEGIO DE ESCRIBANOS
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

L 002330154

Rúbrica Nº: 71649-16

Pertenece a: AVIAN HOLDINGS S.A.

Domicilio: TUCUMAN 1321 Piso 9

Libro: ACTAS DE ASAMBLEAS

Número de Libro: 1

Consta de: 0100 páginas

Observaciones: COPIADOR

ENRIQUE MARTIN PEREZ
JEFE
DTO. INTERVENCION Y RUBRICA DE LIBROS
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

En la fecha se procede a la rúbrica del presente libro con intervención de escribano habilitado para actuar en el Registro Notarial Nro. 1525 de la Ciudad de Buenos Aires.

Buenos Aires 26 de Octubre de 2016

MARIA E. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3073

3/590

FOLIO 164

ACTA DE ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA N° 1

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 31 días del mes de octubre de 2016, siendo las 12:00 horas, se reúnen en la sede social de **AVIAN HOLDINGS S.A.** (la ***"Sociedad"***) sita en Tucumán 1321, Piso 9°, los Sres. Accionistas tenedores del 100 % del capital social y de los votos que se registran y firman al Folio N° 2 del Libro de Depósito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas N° 1. Preside la reunión el Sr. Matías I. Carvajal, en su carácter de Presidente, quién declara válidamente constituida la Asamblea Extraordinaria de Accionistas y pone a consideración de los presentes el siguiente Orden del Día: **"1°) Designación de dos accionistas para aprobar y firmar el Acta de Asamblea; 2°) Consideración del compromiso de la Sociedad de efectuar un aporte irrevocable en dinero en efectivo a la sociedad AVIAN LINEAS AEREAS S.A."**. Acto seguido, se pone a consideración de los presentes el primer punto del Orden del Día: **"1°) Designación de dos accionistas para aprobar y firmar el Acta de Asamblea General Extraordinaria":** Se deja constancia de que ambos Accionistas aprobarán y firmarán el acta de la presente Asamblea General Extraordinaria. Seguidamente, se trata el segundo punto del Orden del Día: **"2°) Consideración del compromiso de la Sociedad de efectuar un aporte irrevocable en dinero en efectivo a la sociedad AVIAN LINEAS AEREAS S.A.":** Al respecto toma la palabra el Sr. Presidente, quién manifiesta que, como es de conocimiento de los Sres. Accionistas, AVIAN LINEAS AEREAS S.A., compañía en la cual la Sociedad tiene participaciones sociales que representan 95 % del capital social de aquella, se presentó ante la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) a los efectos de solicitar la concesión de servicios aéreos comerciales regulares y no regulares internos e internacionales con aeronaves de gran porte. En el marco del expediente que tramita ante la ANAC, la sociedad AVIAN LINEAS AEREAS S.A., requiere acreditar la capacidad económico-financiera suficiente para hacer frente a las obligaciones derivadas de los servicios aéreos solicitados, en cabal cumplimiento de las disposiciones legales de la ANAC. Es por ello que es intención de la Sociedad, luego de haber analizado las alternativas viables, extender un compromiso de efectuar un aporte irrevocable en dinero en efectivo a AVIAN LINEAS AEREAS S.A., para que la misma pueda acreditar la capacidad económico-financiera *necesaria* ante la ANAC. Dicho aporte, se efectuará por la suma de Dólares Estadounidenses Un Millón Quinientos Cincuenta y Un Mil Novecientos Sesenta y Seis (USD 1.551.966). Habiéndose efectuado las consideraciones pertinentes por parte de los Sres. Accionistas, los mismos resuelven por unanimidad aprobar la extensión del compromiso mencionado, en los términos descriptos en la presente Asamblea, y arbitrar los medios necesarios para hacerlo efectivo de modo que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. pueda contar con dichos aportes en forma previa al inicio de los servicios autorizados por la ANAC.

No habiendo más asuntos pendientes de consideración, se levanta la sesión siendo las 13:30 horas.

p/. Carvajal

p/. Isolani

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MARIA E A
ESC
MA

Fotocopia (s) Certificada (s) en foja (s) de
Actuación Notarial Nº .....

MARIA F [illegible] AREZ BOR
ESCRIBANA
MAT 39 3

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

FOLIO

T 017836904

Buenos Aires, 17 de Noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro N° 1739

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en cuatro

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

MARIA E. ALVAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT. 3973

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

91

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES - ERESP
RECONHEÇO VERDADEIRA, POR SEMELHANÇA, A ASSINATURA COM O SINAL MRE/ ERESP. A PRESENTE LEGALIZAÇÃO NÃO IMPLICA ACEITAÇÃO DO TEOR DO DOCUMENTO.
26 OUT. 2016
( ) LUIS FERNANDO C. DE ALMEIDA, SEGUNDO SECRETARIO
( ) MARCELA P. PEREIRA, OFICIAL DE CHANCELARIA
( ) ANA PAULA R.-L. BENTES, OFICIAL DE CHANCELARIA

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
ERESP
Legalização com base no Acordo Brasil-Argentina, sobre Simplificação de Legalização em Documentos Públicos de 16/10/2003

FOLIO 186

CARTA GARANTIA IRREVOCABLE.

San Pablo, 6 de Octubre, 2016

Sres. Avian Holdings S.A.

Por medio del presente me dirijo a Ud. en mi carácter de representante legal de la empresa **SYNERGY AEROSPACE CORP** con domicilio sito en Avenida Manuel E. Batista, IBC Torre, Piso 5to, Oficina 505, Ciudad de Panamá, Panamá, a efectos de extender formalmente a AVIAN HOLDINGS S.A. la presente carta garantía irrevocable por medio de la cual mi mandante, la empresa SYNERGY AEROSPACE CORP, se compromete a garantizar la existencia de fondos suficientes en AVIAN HOLDINGS S.A. a efectos de hacer frente al compromiso irrevocable de aporte de capital que fuera decidido mediante Acta de Asamblea Nº 1, por la suma de USD 1.551.966 en la empresa AVIAN LINEAS AEREAS S.A., conforme surge de la "Planilla de Start Up" que se adjunta al presente.

A los fines de acreditar la capacidad económica de SYNERGY AEROSPACE CORP para otorgar la presente carta garantía se acompaña al presente Certificación Contable correspondiente al ejercicio finalizado en el año 2015 con firma notarizada y Apostilla.

La presente garantía se extiende con el objeto de que la ANAC tenga por acreditada la capacidad económico-financiera de la empresa AVIAN LINEAS AEREAS S.A. para hacer frente a las obligaciones derivadas de los servicios solicitados en el expediente en trámite ante la ANAC Nº EXPTE. ANC Nº 22636/2015. (Ex EXP-S01: 0181347/2008).

Saluda atentamente.

24º INDIANÓPOLIS

EXTIENDE LA PRESENTE GARANTIA:

Germán Efromovich
SYNERGY AEROSPACE CORP
(GARANTE)

ACEPTADO POR:

AVIAN HOLDINGS S.A.

24º SUBDISTRITO - INDIANÓPOLIS
Selo(s): 1 Ato:AA-959959
Reconheço, por Semelhança, a firma de: (1) GERMAN EFROMOVICH, com valor econômico.
São Paulo, 24 de outubro de 2016.
Em testemunho da verdade.
ORCPN 24º - INDIANÓPOLIS(Valor Unit.R$ 8,15;Qtd1:TotalR$ 8,15)
Feito por:RONALDO
AVENIDA DOS EUCALIPTOS, 679 - CAPITAL/SP - CEP: 04517-050 - FONE

24º SUBDISTRITO REGISTRO CIVIL "INDIANÓPOLIS" Alex Moreira Santos Jr. ESCREVENTE AUTORIZADO

Para produzir efeito no Brasil e para valer contra terceiros, deverá ser vertido em vernáculo e registrada a tradução.

MR-E ERESP

VALIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE

1049AA0959959

F13196460
17-11-2016

MAR A. ALVAREZ BOP
ESCRIBANA
MAT. 3873

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTA DE CERTIFICACION DE FIRMAS

LEY 404

F 013196460

Buenos Aires, 17 de noviembre de 2016 En mi carácter de escribano TITULAR DEL REGISTRO NOTARIAL Nº 1739.----------

CERTIFICO: Que la/s FIRMA que obra/n en el documento que adjunto a esta foja, cuyo requerimiento de certificación se formaliza simultáneamente por ACTA número 130 del LIBRO número 91 , es/son puesta/s en mi presencia por la/s persona/s cuyo/s nombre/s, documento/s de identidad y justificación de identidad se indican: .Matias Ignacio CARVAJAL DNI. 13.735.452, de mi conocimiento, concurre en su carácter de presidente de la sociedad "AVIAN HOLDINGS S.A.", lo que acredita con el estatuto social elevado a escritura pública de fecha 28 de junio de 2016, pasada ante el Escribano Juan C. Nardelli al folio 363 del Registro 1525 de esta Ciudad a su cargo, la que se inscribió ante la Inspección General de Justicia el 09-09-2016 bajo el Nº17102, Libro 80 tomo de sociedades por acciones, cuyo original tengo a la vista, doy fe.- Raspado: Carvajal. Vale.

MARIA [illegible] VAREZ BOR
ESCRIBANA
MAT 3973

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Juan C. Carocci Mira
MAT. 3858

FOLIO 189

CARTA GARANTIA IRREVOCABLE.

San Pablo, 6 de Octubre, 2016

Sres. Avian Líneas Aéreas S.A. (continuadora de "MACAIR JET S.A.")

Por medio del presente me dirijo a Ud. en mi carácter de representante legal de la empresa **SYNERGY AEROSPACE CORP** con domicilio sito en Avenida Manuel E. Batista, IBC Torre, Piso 5to, Oficina 505, Ciudad de Panamá, Panamá, en el marco del expediente del EXPTE. ANC Nº 22636/2015. (Ex EXP-S01: 0181347/2008) en trámite por ante la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), mediante el cual la empresa **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.** ("AVIAN") ha solicitado la concesión de servicios aéreos comerciales regulares y no regulares internos e internacionales con aeronaves de gran porte.

Que en virtud de lo requerido por AVIAN a esta parte, vengo por medio del presente, siguiendo expresas instrucciones de mi representada, en los términos del Art. 7 inc. i) del Decreto 2186/92 a extender formalmente a AVIAN LINEAS AEREAS S.A. la presente carta garantía irrevocable por medio de la cual mi mandante, la empresa SYNERGY AEROSPACE CORP, se compromete a garantizar la existencia de fondos suficientes para hacer frente a los costos fijos previstos por AVIAN LINEAS AEREAS S.A. para llevar a cabo el programa de rutas presentado en el expediente precitado, el cual considerando los dos (2) primeros meses de Costos Fijos de operación –sin ingresos – asciende a la suma de **Dólares Estadounidenses Ochocientos Setenta Mil Seiscientos Ochenta y Cuatro (U$S 870.684),** conforme surge de la "Planilla de Evaluación de Ruta" adjunta al presente.

A los fines de acreditar la capacidad económica de SYNERGY AEROSPACE CORP para otorgar la presente carta garantía se acompaña al presente Certificación Contable de Manifestación de Bienes correspondiente al ejercicio finalizado en el año 2015 con firma notarizada y Apostilla.

La presente garantía se extiende con el objeto de que la ANAC tenga por acreditada la capacidad económico-financiera de la empresa AVIAN LINEAS AEREAS S.A. para hacer frente a las obligaciones derivadas de los servicios solicitados en el expediente en trámite ante la ANAC.

Saluda atentamente.

EXTIENDE LA PRESENTE GARANTIA:

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
ERESP
Legalização com base no Acordo Brasil-Argentina, sobre Simplificação de Legalização em Documentos Públicos de 16/10/2003

593

FOLIO 190

24º SUBDISTRITO INDIANÓPOLIS

RELAÇÕES EXTERIORES - MRE

RESP

Germán Efromovich
SYNERGY AEROSPACE CORP
(GARANTE)

ACEPTADO POR:

AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

FIRMAS ... EN SELLO DE CERTIFICACION DE FIRMA
Nº 121896425
ANEXO —
BUENOS AIRES, 17/11/2016

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

SUBDISTRITO - INDIANÓPOLIS
Selo(s): 1 Ato:AA-959958
Reconheço, por Semelhança, a firma de: (1) GERMAN EFROMOVICH, com valor econômico.
São Paulo, 24 de outubro de 2016.
Em testemunho da verdade.
ORCPN 24º INDIANÓPOLIS(Valor Unit.R$ 8,15;Qtd1:TotalR$ 8,15)
Feito por:RONALDO
AVENIDA DOS EUCALIPTOS, 679 - CAPITAL/SP - CEP: 04517-050 - FONE: 55...

COLÉGIO NOTARIAL DO BRASIL
115080
FIRMA
VALOR ECONÔMICO 1
1049AA0959958

24º SUBDISTRITO REGISTRO CIVIL "INDIANÓPOLIS"
Alex Moreira Santos Junior
ESCREVENTE AUTORIZADO

VALIDO SOMENTE COM O SELO DE ... SUBDISTRITO INDIANÓPOLIS

Para produzir efeito no Brasil
e para valer contra terceiros,
deverá ser vertido em vernáculo
e registrada a tradução.

M.R.E. ERESP

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES - ERESP
RECONHEÇO VERDADEIRA, POR SEMELHANÇA, A ASSINATURA COM O SINAL MRE/ ERESP. A PRESENTE LEGALIZAÇÃO NÃO IMPLICA ACEITAÇÃO DO TEOR DO DOCUMENTO.
26 OUT. 2016
( ) LUIS FERNANDO C. DE ALMEIDA, SEGUNDO SECRETARIO
( ) MARCELA P. PEREIRA, OFICIAL DE CHANCELARIA
( ) ANA PAULA R.-L. BENTES, OFICIAL DE CHANCELARIA

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTA DE CERTIFICACION DE FIRMAS
LEY 404

R 001896425

ACTA NÚMERO QUINIENTOS CINCO. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la Republica Argentina, a los diecisiete días del mes de noviembre del año dos mil dieciséis, en mi carácter de Escribano Titular del Registro 1525 de esta Ciudad, **CERTIFICO**: **PRIMERO**: Que la firma que obra en el documento que ligo a la foja de certificación es puesta en mi presencia por la persona cuyo nombre y documento de identidad se menciona a continuación: **Sergio Daniel MASTROPIETRO**, con Documento Nacional de Identidad N° 16.112.540, con domicilio en la calle Tucumán N° 1321, piso 9° de esta Ciudad, quien se identifica conforme el inciso a) del artículo 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, con el documento relacionado, doy fe. **SEGUNDO**: Quien actúa en su carácter de Presidente de la sociedad **"AVIAN LINEAS AEREAS S.A. continuadora de MACAIR JET S.A."**, con domicilio en la calle Tucumán N° 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cuya existencia y cargo acredita con los siguientes elementos: **a)** el Texto Ordenado del Estatuto Social, otorgado por escritura N° 275 de fecha 10 de noviembre de 2015, otorgado por ante mí al folio 727 del presente Registro Notarial N° 1525 a mi cargo, a la que me remito; la que se inscribió en la I.G.J. el 10 de diciembre de 2015 bajo el N° 23218 del L° 77, Tomo - de Sociedades por Acciones; **b)** Acta de Asamblea General Extraordinaria del 30 de mayo de 2016, obrante a fojas 84 del Libro de Actas de Asamblea N° 1, rubricado por la I.G.J. 21 de abril de 1994, bajo el número C 3794, por medio de la cual se modificó la denominación y se reformó el estatuto social; la que se inscribió en la I.G.J. el 29 de julio de 2016 bajo el N° 13715 del Libro 80, Tomo – de Sociedades por Acciones; **c)** Acta de Asamblea del 1° de noviembre de 2016, obrante a fojas 86 y siguientes del Libro de Actas de Asamblea N° 1 anteriormente relacionado, por medio de la cual se designaron los integrantes del Directorio, la que se encuentra en trámite de inscripción en la I.G.J.; **d)** Acta de Directorio del 1° de noviembre de 2016, obrante a fojas 179 del Libro de Actas de Directorio N° 2, rubricado por la I.G.J. el 01 de junio de 2007 bajo el N° 45595-07, por medio de la cual se modificó la sede social, la que se encuentra en trámite de

R001896425

inscripción en la I.G.J. Elementos que en original tengo a la vista, de donde surgen facultades suficientes para el presente otorgamiento, cuya vigencia el compareciente asegura, doy fe. **TERCERO**: Que el requerimiento respectivo queda formalizado simultáneamente, por medio del Acta número Quinientos Cinco y Sello de Certificación de Firmas Nº R 1896425. **CUARTO**: Dejo constancia: que la firma fue estampada en mi presencia en un documento consistente en una **"Carta de Garantía Irrevocable"**. Conste.

Juan C. Cardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICACIÓN SOBRE DDJJ DE MANIFESTACIÓN DE BIENES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015.

Señores
SYNERGY AEROSPACE CORP
Registro Único de Contribuyente Número: 858101-1-506629 DV 12
Panamá, República de Panamá

En mi carácter de Contador Público Autorizado, independiente a su pedido y para su presentación ante **Administración Nacional de Aviación Civil Argentina**, certifico la información detallada en el apartado siguiente:

1. Información objeto de la certificación:

   Estados Financieros Auditados de *SYNERGY AEROSPACE CORP al* 31 de diciembre de 2015, efectuada por la firma de Ernst & Young, firma de auditores independientes bajo su exclusiva responsabilidad.

2. Tarea profesional realizada

   La emisión de una certificación consiste únicamente en constatar determinados hechos y circunstancias con los registros contables, extracontables y otros elementos de respaldo que me fueron exhibidos por SYNERGY AEROSPACE CORP, en la medida que considere necesario en las circunstancias. Mi tarea se basó en la revisión de registros y documentación, asumiendo que los mismos son legítimos y libres de fraudes y otros actos ilegales, para lo cual he tenido en cuenta su apariencia y estructura formal. Mi tarea profesional no consistió en realizar un examen de auditoría con el objetivo de expresar una opinión profesional acerca de la información antes mencionada sino que se limitó únicamente a cotejar la información incluida en los estados financieros auditados en el párrafo 1.

   Se revisó los componentes de:

   2.1 Bancos cuentas de ahorro y corrientes / Resúmenes Bancarios
   2.2 Depósitos a plazo fijo
   2.3 Acciones y títulos públicos: según certificado de tenencia y cotizaciones a la fecha de la presente certificación

593

128 REPUBLICA de PANAMA
1872 * TIMBRE NACIONAL *
5245 ≡010.00
25 11 16 P.B. 1109

3. Manifestación profesional

Sobre la base de las tareas descriptas, CERTIFICO que los importes consignados en los estados financieros señalados en el punto 1 concuerda con la documentación detallada en el punto 2 y acreditan que SYNERGY AEROSPACE CORP posee la suma de Dólares Estadounidenses Dos Millones Cuatrocientos Veinte Dos Mil Seiscientos Cincuenta (USD 2.422.650) como mínimo en sus activos más corrientes como para cubrir las garantías otorgadas a las empresas AVIAN LINEAS AEREAS S.A. y AVIAN HOLDINGS S.A., cuyos montos fueron informados ante mí.

Panamá, 1 de Noviembre de 2016

Josías J. Jiménez
Contador Público Autorizado
Universidad Interamericana de Panamá
CPA No. 0503-05

Yo, Licdo. ROBERTO R. ROJAS C., Notario Público Primero del Circuito de Panamá, con Cédula No. 4-100-1144.

CERTIFICO:

Que dada la certeza de la identidad del (los) sujeto (s) que firmó (firmaron) el presente documento, su (s) firma (s) es (son) auténtica (s).

Panamá, 24 NOV 2016

TESTIGO TESTIGO

Licdo. ROBERTO R. ROJAS C.
Notario Público Primero

APOSTILLE

Convention de La Haye du 5 octobre 196

1 País: PANAMÁ
2 presente documento Público
3 Ha sido firmado por Roberto R. Rojas
4 quién actúa en calidad de: notario
5 y está revestido del sello/timbre de: notario Primero

CERTIFICADO

EN PANAMÁ 6. el 25 NOV 2016

por DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA

Con el numero: 2016- 55383

Timbre 10 Firma: Rubicunda Sanes Acuña

REPÚBLICA DE PANAMÁ DEPARTAMENTO DE TESORERÍA MINISTERIO DE GOBIERNO

Esta Autorización no implica responsabilidad en cuanto al contenido

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Lic. Josías Jiménez
C.P.A. No. 0503-05

FUTUROS

CONNECTED | Dólar USA | MERVAL | BONAR X | BONAR 2024 | DICA | Cupón PBI | Oro | Petróleo WTI | Soja Chicago | Indice Soja

Contrato	Cant Cpra	Cpra	Vta	Cant Vta	Ult	Var	Var. %	Vol. Operado	Ajuste
Dólar USA									
DONov16	5.100	15,500	15,650	100	-	-	-	-	15,599
DONov16A	6.000	15,500	15,640	5.000	-	-	-	-	15,599
DODic16	100	15,740	16,060	100	-	-	-	-	15,930
DODic16A	1.000	15,800	16,000	2.000	-	-	-	-	15,930
DOEne17	100	16,070	16,300	2.000	-	-	-	-	16,250
DOEne17A	1.000	16,100	16,300	2.000	-	-	-	-	16,250
DOFeb17	100	16,300	16,550	2.000	-	-	-	-	16,475
DOFeb17A	1.000	16,295	16,550	2.000	-	-	-	-	16,475
DOMar17	100	16,580	16,980	100	-	-	-	-	16,810
DOMar17A	1.000	16,575	16,940	1.000	-	-	-	-	16,810
DOAbr17	100	16,830	17,230	100	-	-	-	-	17,050
DOAbr17A	1.000	16,825	17,180	1.000	-	-	-	-	17,050
DOMay17	100	17,090	17,490	100	-	-	-	-	17,315
DOMay17A	1.000	17,085	17,410	1.000	-	-	-	-	17,315
DOJun17	100	17,290	17,830	100	-	-	-	-	17,620
DOJun17A	1.000	17,285	17,835	1.000	-	-	-	-	17,620
DOJul17	100	17,540	18,080	100	-	-	-	-	17,900
DOJul17A	1.000	17,535	18,085	1.000	-	-	-	-	17,900
DOAgo17	100	17,790	18,330	100	-	-	-	-	18,100
DOAgo17A	1.000	17,900	18,200	1.000	-	-	-	-	18,100
DOSep17	100	17,950	18,670	100	-	-	-	-	18,350
DOSep17A	1.000	17,945	18,550	1.000	-	-	-	-	18,350
DOOct17	100	18,200	18,920	100	-	-	-	-	18,600
DOOct17A	1.000	18,195	18,850	1.000	-	-	-	-	18,600
DOP 01/02 17	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DOP 02/03 17	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© Copyright 2016 - MATRIZ S.A. - Todos los derechos reservados - Salvo Error U Omisión

596

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
22 NOV 2016
TRI. Nº

ACOMPAÑA.

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
Señor Director Nacional de Transporte Aerocomercial
Att. Dr. Hernán A. Gomez
S / D

Ref.: EXPTE. ANC Nº 43567/2016. EXP-ANC Nº 22636/2015. (Ex EXP-S01: 0181347/2008).

Melisa Sinigaglia, abogada Tº 105 Fº 783 del C.P.A.C.F., en mi carácter de apoderada de **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.**, con domicilio constituido en Av. Corrientes 345, 3º Piso, Ciudad de Buenos Aires (Estudio Romero Zapiola, Clusellas & Sluga Tel: 4312-6000), respetuosamente digo:

Que en línea con la presentación efectuada en fecha 18 de Noviembre de 2016, se aclara por medio del presente el listado de Rutas solicitadas respecto de las cuales se requiere la concesión de servicios aéreos regulares de pasajeros, carga y correo, a saber:

1) **BUENOS AIRES – SANTA FE – BUENOS AIRES**
2) **BUENOS AIRES – ROSARIO – BUENOS AIRES**
3) **BUENOS AIRES – PUERTO MADRYN – BUENOS AIRES**
4) **BUENOS AIRES – VIEDMA – PUERTO MADRYN – BUENOS AIRES**
5) **BUENOS AIRES – MAR DEL PLATA – BUENOS AIRES**
6) **BUENOS AIRES – PUERTO MADRYN – COMODORO RIVADAVIA – PUERTO MADRYN – BUENOS AIRES**
7) **BUENOS AIRES – MONTEVIDEO – BUENOS AIRES**
8) **BUENOS AIRES – SAN LUIS – RIO CUARTO – BUENOS AIRES**
9) **BUENOS AIRES – SANTA ROSA – BUENOS AIRES**
10) **BUENOS AIRES – BAHIA BLANCA – BUENOS AIRES**
11) **BUENOS AIRES – CONCORDIA – PASO DE LOS LIBRES – BUENOS AIRES**
12) **BUENOS AIRES – CONCORDIA – PARANA – BUENOS AIRES**
13) **BUENOS AIRES – PORTO ALEGRE – BUENOS AIRES**
14) **BUENOS AIRES – SUNCHALES – RECONQUISTA – SUNCHALES - BUENOS AIRES**
15) **BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES**
16) **BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARIA - BUENOS AIRES**

Tal como manifestamos en nuestra presentación, las rutas se solicitan con capacidad de alterar u omitir escalas.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Adjunto se acompaña en Planilla Excel como Anexo XIII el detalle de las rutas precitadas con el itinerario donde se expresan la cantidad de frecuencias diarias y semanales con su correspondiente detalle de horarios. En tal sentido, solicitamos se tenga por rectificada la mención efectuada en la presentación de fecha 18/11 cuando manifestamos que el Plan de Rutas se encuentra adjunta como Anexo I, teniendo por escrito "Anexo XIII" en lugar de Anexo I.

Sin otro particular, saluda a Ud. atentamente.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

ITINERARIO AVIANCA ARGENTINA
PERIODO: 15MAR´17 - 15OCT ´17

FLOTA TOTAL ATR 72-600:	3			4	
FLOTA OPERATIVA:	OPERAT. 2	BACK UP 1		OPERAT. 3	BACK UP
PERIODO:	15MAR'17 - 15MAY'17			16MAY'17-30JUN'	
RUTAS:	DIAS DE OPERACIÓN	FREC. DIARIAS	FREC. SEMANALES	DIAS DE OPERACIÓN	FREC. DIARIAS
BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES	1 2 3 4 5 _ 7	1	6	1 2 3 4 5 _ 7	3
BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES	1 2 3 4 5 _ 7	2	6	1 2 3 4 5 _ 7	4
BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES	1 2 3 4 5 6 _	1	6	1 2 3 4 5 6 _	2
BUENOS AIRES - VIEDMA - P. MADRYN - BUENOS AIRES				1 2 3 4 5 6 _	1
BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES				1 2 3 4 5 6 _	2
B. AIRES - P. MADRYN - C. RIVAD. - P. MADRYN - B. AIRES					
BUENOS AIRES - MONTEVIDEO - BUENOS AIRES					
BUENOS AIRES - SAN LUIS - RIO CUARTO - BUENOS AIRES				1 2 3 4 5 6 _	1
BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES					
BUENOS AIRES - BAHIA BLANCA - BUENOS AIRES					
B. AIRES - CONCORDIA - P. DE LOS LIBRES - BUENOS AIRES					
B. AIRES - CONCORDIA - PARANA - BUENOS AIRES					
BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE - BUENOS AIRES					
BS. AS. - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BS. AS.	1 2 3 _ 5 _ _		4	1 2 3 _ 5 _ _	
BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES	1 _ _ _ 5 _ _		2	1 _ _ _ 5 _ _	
BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARIA - BUENOS AIRES	1 2 3 4 _ _ _		4	1 2 3 4 _ _ _	

ATR 72-600							
AVION #1	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE
	AEP	SFN	7:45	8:45	AEP	SFN	6:50
	SFN	AEP	9:30	10:30	SFN	AEP	8:15
	AEP	PMY	12:30	15:00	AEP	ROS	9:50
	PMY	AEP	17:00	19:30	ROS	AEP	11:05
					AEP	ROS	12:45
					ROS	AEP	14:05
					AEP	SFN	18:30
					SFN	AEP	19:50

ATR 72-600							
AVION #2	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE
	AEP	ROS	8:00	8:55	AEP	PMY	6:00
	ROS	AEP	9:40	10:35	PMY	AEP	8:55
	AEP	ROS	18:25	19:20	AEP	VDM	12:10
	ROS	AEP	19:55	20:50	VDM	PMY	14:15
					PMY	AEP	15:20
					AEP	ROS	18:35
					ROS	AEP	19:50

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

5			6		
OPERAT. 4	BACK UP 1		OPERAT. 5	BACK UP 1	
01JUL'17-31AGO'17			**01SEP'17-31OCT'17**		
DIAS DE OPERACIÓN	FREC. DIARIAS	FREC. SEMANALES	DIAS DE OPERACIÓN	FREC. DIARIAS	FREC. SEMANALES
1 2 3 4 5 _ 7	3	6	1 2 3 4 5 _ 7	2	6
_ 2 3 4 5 _ 7	7	6	1 2 3 4 5 _ 7	6	6
1 2 3 4 5 6 _	2	6	1 2 3 4 5 6 _	1	6
1 2 3 4 5 6 _	1	6	1 2 3 4 5 6 _	1	6
1 2 3 4 5 6 _	2	6	1 2 3 4 5 6 _	6	6
			1 2 3 4 5 6 _	1	6
1 2 3 4 5 6 _	2	6	1 2 3 4 5 6 _	2	6
1 2 3 4 5 6 _	1	6	1 2 3 4 5 6 _	1	6
			1 2 _ 4 _ 6 _	1	4
			1 2 3 4 5 6 _	1	6
			_ 2 _ 4 _ 6 _	1	3
			1 _ 3 _ 5 _ 7	1	4
			_ _ 3 _ 5 _ 7	1	3
1 2 3 _ 5 _ _		4	1 2 3 _ 5 _ _	1	4
1 _ _ _ 5 _ _		2	1 _ _ _ 5 _ _	1	2
1 2 3 4 _ _ _		4	1 2 3 4 _ _ _	1	4

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
AEP	SFN	6:50	7:50	AEP	SFN	6:50	7:50	AEP	SFN	6:50	7:50
SFN	AEP	8:15	9:15	SFN	AEP	8:15	9:15	SFN	AEP	8:15	9:15
AEP	MVD	9:50	10:40	AEP	MVD	9:50	10:40	AEP	MVD	9:50	10:40
MVD	AEP	11:10	12:00	MVD	AEP	11:10	12:00	MVD	AEP	11:10	12:00
AEP	MVD	15:00	15:50	AEP	COC	12:40	13:40	AEP	COC	12:40	13:40
MVD	AEP	16:20	17:10	COC	AOL	14:00	14:40	COC	PRA	14:00	14:55
AEP	SFN	18:30	19:30	AOL	AEP	15:00	16:25	PRA	AEP	15:15	16:25
SFN	AEP	19:50	20:50	AEP	MVD	17:00	17:50	AEP	MVD	17:00	17:50
				MVD	AEP	18:20	19:10	MVD	AEP	18:20	19:10
				AEP	PMY	19:55	22:25	AEP	PMY	19:55	22:25
				PMY	CRD	22:45	23:30	PMY	CRD	22:45	23:30
				CRD	PMY	0:05	0:50	CRD	PMY	0:05	0:50
				PMY	AEP	1:15	3:45	PMY	AEP	1:15	3:45

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
AEP	PMY	6:00	8:30	AEP	PMY	6:00	8:30	AEP	PMY	6:00	8:30
PMY	AEP	8:55	11:25	PMY	AEP	8:55	11:25	PMY	AEP	8:55	11:25
AEP	VDM	12:10	13:55	AEP	VDM	12:10	13:55	AEP	VDM	12:10	13:55
VDM	PMY	14:15	14:55	VDM	PMY	14:15	14:55	VDM	PMY	14:15	14:55
PMY	AEP	15:20	17:50	PMY	AEP	15:20	17:50	PMY	AEP	15:20	17:50
AEP	ROS	18:35	19:30	AEP	ROS	18:35	19:30	AEP	ROS	18:35	19:30
ROS	AEP	19:50	20:45	ROS	AEP	19:50	20:45	ROS	AEP	19:50	20:45

598

					AEP	PMY	21:20
					PMY	AEP	0:10

ATR 72-600							
AVION #3					DE	A	SALE
					AEP	ROS	7:00
					ROS	AEP	8:15
					AEP	MDQ	9:55
					MDQ	AEP	11:20
					AEP	SFN	13:05
					SFN	AEP	14:25
					AEP	MDQ	17:00
					MDQ	AEP	18:30
					AEP	LUQ	20:05
					LUQ	RCU	22:15
					RCU	AEP	23:15

ATR 72-600							
AVION #4							

ATR 72-600							
AVION #5							

JETSTREAM J-32								
AVION #7	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	
	AEP	NCJ	7:30	8:40	AEP	NCJ	7:30	
	NCJ	RCQ	9:00	9:40	NCJ	RCQ	9:00	
	RCQ	NCJ	10:10	10:50	RCQ	NCJ	10:10	
	NCJ	AEP	11:10	12:20	NCJ	AEP	11:10	

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLA
APODERADO

AEP	PMY	21:20	23:50	AEP	SFN	21:20	22:20	AEP	SFN	21:20	22:20
PMY	AEP	0:10	2:40	SFN	AEP	22:45	23:45	SFN	AEP	22:45	23:45

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
AEP	MDQ	7:00	8:05	AEP	LUQ	6:20	8:10	AEP	LUQ	6:20	8:10
MDQ	AEP	8:30	9:35	LUQ	RCU	8:30	9:10	LUQ	RCU	8:30	9:10
AEP	ROS	10:10	11:05	RCU	AEP	9:30	10:55	RCU	AEP	9:30	10:55
ROS	AEP	11:35	12:30	AEP	BHI	12:00	13:30	AEP	BHI	12:00	13:30
AEP	SFN	13:00	14:00	BHI	AEP	14:00	15:30	BHI	AEP	14:00	15:30
SFN	AEP	14:35	15:35	AEP	MDQ	17:00	18:05	AEP	MDQ	17:00	18:05
AEP	MDQ	17:00	18:05	MDQ	AEP	18:30	19:30	MDQ	AEP	18:30	19:30
MDQ	AEP	18:30	19:30	AEP	RSA	20:20	21:45	AEP	POA	20:20	22:20
AEP	LUQ	20:05	21:55	RSA	AEP	22:15	23:40	POA	AEP	22:55	0:55
LUQ	RCU	22:15	22:55								
RCU	AEP	23:15	0:40								

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
ROS	AEP	6:40	7:35	ROS	AEP	6:40	7:35	ROS	AEP	6:40	7:35
AEP	ROS	8:20	9:15	AEP	ROS	8:20	9:15	AEP	ROS	8:20	9:15
ROS	EZE	9:50	10:45	ROS	EZE	9:50	10:45	ROS	EZE	9:50	10:45
EZE	ROS	11:20	12:15	EZE	ROS	11:20	12:15	EZE	ROS	11:20	12:15
ROS	AEP	12:50	13:45	ROS	AEP	12:50	13:45	ROS	AEP	12:50	13:45
AEP	ROS	14:30	15:25	AEP	ROS	14:30	15:25	AEP	ROS	14:30	15:25
ROS	EZE	16:00	16:55	ROS	EZE	16:00	16:55	ROS	EZE	16:00	16:55
EZE	ROS	17:40	18:35	EZE	ROS	17:40	18:35	EZE	ROS	17:40	18:35
ROS	EZE	19:10	20:05	ROS	EZE	19:10	20:05	ROS	EZE	19:10	20:05
EZE	ROS	22:25	23:20	EZE	ROS	22:25	23:20	EZE	ROS	22:25	23:20

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
MDQ	AEP	6:30	7:30	MDQ	AEP	6:30	7:30
AEP	MDQ	8:10	9:10	AEP	MDQ	8:10	9:10
MDQ	EZE	9:45	10:45	MDQ	EZE	9:45	10:45
EZE	MDQ	11:20	12:20	EZE	MDQ	11:20	12:20
MDQ	AEP	12:55	13:55	MDQ	AEP	12:55	13:55
AEP	MDQ	14:35	15:35	AEP	MDQ	14:35	15:35
MDQ	EZE	16:10	17:10	MDQ	EZE	16:10	17:10
EZE	MDQ	17:50	18:50	EZE	MDQ	17:50	18:50
MDQ	EZE	19:20	20:20	MDQ	EZE	19:20	20:20
EZE	MDQ	22:25	23:25	EZE	MDQ	22:25	23:25

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
AEP	NCJ	7:30	8:40	AEP	NCJ	7:30	8:40	AEP	NCJ	7:30	8:40
NCJ	RCQ	9:00	9:40	NCJ	RCQ	9:00	9:40	NCJ	RCQ	9:00	9:40
RCQ	NCJ	10:10	10:50	RCQ	NCJ	10:10	10:50	RCQ	NCJ	10:10	10:50
NCJ	AEP	11:10	12:20	NCJ	AEP	11:10	12:20	NCJ	AEP	11:10	12:20

A.N.A.C. 197
MELISA V. SINIGAGLIA
ABOGADA
T° 106 F° 783
C.P.A.C.F.

599

JETSTREAM J-32								
AVION #8	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	
	AEP	TDL	7:00	7:40	AEP	TDL	7:00	
	TDL	AEP	8:20	9:00	TDL	AEP	8:20	
	AEP	NCJ	18:30	19:40	AEP	NCJ	18:30	
	NCJ	VMA	20:00	20:30	NCJ	VMA	20:00	
	VMA	AEP	21:00	22:10	VMA	AEP	21:00	

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA	DE	A	SALE	LLEGA
AEP	TDL	7:00	7:40	AEP	TDL	7:00	7:40	AEP	TDL	7:00	7:40
TDL	AEP	8:20	9:00	TDL	AEP	8:20	9:00	TDL	AEP	8:20	9:00
AEP	NCJ	18:30	19:40	AEP	NCJ	18:30	19:40	AEP	NCJ	18:30	19:40
NCJ	VMA	20:00	20:30	NCJ	VMA	20:00	20:30	NCJ	VMA	20:00	20:30
VMA	AEP	21:00	22:10	VMA	AEP	21:00	22:10	VMA	AEP	21:00	22:10

A.N.A.C. FOLIO 198

MELISA C. SANGAGLIA
ABOGADA
T° 105 F° 783
C.P.A.C.F

CUDAP: EXP-ANC:0043567/2016

Organismo: ANAC

600

Datos de registración
Fecha y hora: 18-Nov-2016 14:40:21
Área: ADNTRAER@anac - Dir.Nac.Transp.Aéreo

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Responsable local
ADEMESTA@anac - Dir.Est.Mercado y Estad.

Desde
18-Nov-2016 14:40:21

Título: SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA.

Texto

SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA.

Fecha de impresión: 29-Nov-2016 13:01:51

CUDAP : EXP-ANC:0043567/2016

CUERPO II

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO SOLANI
APODERADO

AUTORIZA.

FOLIO 83

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
21 NOV 2013
TRI. Nº

Al Sr. Director de la
Dirección Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil
Lic. Hernán Gómez
S / D

MELISA SINIGAGLIA, en mi carácter de apoderada de la firma **AVIAN LINEAS AEREAS**, conforme surge del poder adjunto al presente, el cual manifiesto es copia fiel del original y se encuentra vigente en todos sus términos, constituyendo domicilio a los efectos de la presente en Av. Corrientes 345 piso 3º de esta Ciudad, respetuosamente digo:

Que vengo por medio del presente a autorizar la Dra. Martina Urbisaglia, T°109 F°435 CPACF, a tomar vista de expedientes, retirar copias, presentar escritos, notificarse y a realizar toda clase de gestiones necesarias en cualquier expediente que se encuentre en tramite por ante esa Dirección.

Sin otro particular, a la espera de que se de curso favorable a lo solicitado, saluda a Ud. muy atentamente,

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

CUDAP: EXP-ANC:0043567/2016

Organismo: ANAC

Datos de registración
Fecha y hora: 18-Nov-2016 14:40:21
Área: ADNTRAER@anac - Dir.Nac.Transp.Aéreo

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Responsable local
ADEMESTA@anac - Dir.Est.Mercado y Estad.

Desde
18-Nov-2016 14:40:21

Título: SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA.

Texto

SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA.

Fecha de impresión: 28-Abr-2017 17:35:36

CUDAP: EXP-ANC:0043567/2016

CUERPO III

Juan C. Narbelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3858

N 018364259

FOLIO 6. PRIMERA COPIA. PROTOCOLO A. PODER GENERAL PARA GESTIONES ADMINISTRATIVAS Y PARA ASUNTOS JUDICIALES: "MACAIR JET S.A." a favor de Matias Ramón ROMERO ZAPIOLA y otros. ESCRITURA NÚMERO CUATRO. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los trece días del mes de enero del año dos mil quince, ante mí, Escribano Autorizante, comparece el señor **Edgardo Próspero POYARD**, argentino, nacido el 01 de noviembre de 1923, con Documento Nacional de Identidad N° 4.453.338, casado, con domicilio especial en la Avda. del Libertador N° 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires; persona que identifico a los fines del inciso a) del artículo 1002 del Código Civil, doy fe. **INTERVIENE**: En nombre, representación y en su carácter de Presidente, con uso de la firma social de la sociedad que gira en la Ciudad de Buenos Aires bajo la denominación de **"MACAIR JET S.A."**, con domicilio legal en Av. Del Libertador 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cuya existencia y cargo acredita con los siguientes elementos: **a)** Estatuto Social, otorgado por Escritura número 583, de fecha 18 de octubre de 1993, pasada al folio 1182 y su Reforma otorgada por escritura número 607, de fecha 2 de noviembre de 1993, pasada al folio 1975 ambas ante el Escribano de esta Ciudad, Jorge N. Ledesma, del Registro 189 de su adscripción, inscriptas conjuntamente ante la Inspección General de Justicia con fecha 16 de noviembre de 1993, bajo el número 11396, Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; **b)** Reforma de Estatuto otorgado por escritura número 139 de fecha 10 de mayo de 2006, pasada al folio 604, ante el Escribano de esta Ciudad Antonio J. Cinque, del Registro 1061 de su adscripción, inscripta ante la Inspección General de Justicia con fecha 12 de mayo de 2006, bajo el número 7181, Libro 31, Tomo de Sociedades por Acciones; **c)** Acta de Directorio del 28 de noviembre de 2008, obrante al folio 42 del Libro de Actas de Directorio N° 2, rubricado ante la Inspección General de Justicia con fecha 1 de junio de 2007, bajo el número 45595-07, por medio de la cual se autoriza el presente

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 201

N 018364259

otorgamiento; **d)** Acta de Asamblea de fecha 28/09/2012, obrante al folio 70 del Libro de Actas de Asambleas N° 1, rubricado ante la Inspección General de Justicia con fecha 21 de abril de 1994, bajo el número 3794, donde se designa autoridades, y se lo nombra al compareciente en el cargo invocado; y Acta de Directorio de fecha 28/09/2012, obrante al folio 115 del Libro de Actas de Directorio N° 2, ya relacionado, donde se distribuyen los cargos. Elementos que en original tengo a la vista, de los que surgen facultades suficientes para este acto y cuya vigencia e compareciente asegura.- La documentación relacionada de los puntos a), y b), en copia certificada se hallan agregados al folio 546; el punto c) al folio 1272, todos del protocolo A del año 2008, de este mismo Registro, a los que me remito; y la relacionada en el punto d) en copia obra agregada al folio 478, protocolo A, del corriente. Y en el carácter invocado, y debidamente acreditado **DICE**: Que requiere de mí, el autorizante, **PROTOCOLICE** en sus partes pertinentes el instrumento descripto en el punto c) que antecede, y que es del siguiente tenor: "**ACTA DE DIRECTORIO**: En la Ciudad de Buenos Aires, 28 dias de noviembre de 2008, siendo las 10:00 horas, se reúnen en la sede social sita en Carlos María Della Parlera 299, Piso 27, el Directorio de **Macair Jet S.A.** (la "Sociedad") con la presencia del Sr. Carlos Guillermo De Perez y la asistencia de los Señores Directores presentes y un miembro de Comisión Fiscalizadora que firman al pie de la presente acta. Toma la palabra el señor Presidente, quien procede a dar lectura al Orden del Día que se tratará en la presente reunión: "1) Revocación de Poder para gestiones administrativas a los efectos de modificar la nómina de apoderados y facultades"; "2) Otorgamiento de Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales". A continuación, se trata el primer punto del Orden del Día (...) "2°) Otorgamiento de Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales": Toma la palabra nuevamente el Sr. Presidente, quien manifiesta a los presentes respecto a la necesidad de otorgar un Poder General para gestiones administrativas y asuntos judiciales a favor de los siguientes

Juan C. Pardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

N 018364260

apoderados: **Matias Ramón Romero Zapiola, DNI: 13.138.241; Pablo Clusellas, DNI: 13.211.552; María José Duffau, DNI: 20.042.675; Natalia Eleonora Sluga, DNI 24.913.323; Pablo Sicardi, DNI 13.445.197; Francisco Gonzalo Zabalúa, DNI: 24.206.883; María Graciela Gomez, DNI: 23.400.652; Hernán Leonardo Cancellieri, DNI: 24.592.191; Luis Ernesto Manuel Garin, DNI 24.197.114; Melisa Celeste Sinigaglia, DNI: 32.318.793; Mónica Alejandra Caminos, DNI: 32.027.116; María Mercedes Ribero, DNI: 26.716.211; Patricio Gigy, DNI: 31.049.470; Francisco José Gabriel Lucero Pavón, DNI: 31.117.696; Pablo Horacio Guglielminotti, DNI: 22.717.339; José Aníbal Cabrera, DNI: 28.591.135; Patricia Denevi, DNI: 29.443.199; María Bedouret, DNI: 28.722.911; María Agostina Pensa, DNI: 30.248.758; Roberta Sol Piñeiro, DNI: 31.504.610; María Agustina Londero, DNI: 30.226.000**, para que actuando en forma conjunta, separada, indistinta o alternada cualesquiera de ellos pueda realizar en representación de la Sociedad los actos que se detallan a continuación: **GESTIONES ADMINISTRATIVAS:** Gestionar ante las Autoridades Nacionales, provinciales o municipales y sus dependencias y empresas en general, públicas o privadas tales como, la Secretaría de Transporte, Registro Nacional de Aeronaves, Ministerio de Economía y Producción, Administración Federal de Ingresos Públicos y/o la Secretaría de Industria, Comercio y PyMes, y/o la Comisión Nacional de Comercio Exterior y/o la Subsecretaría de Políticas y Gestión Comercial y/o la Dirección de Competencia Desleal y/o Dirección General de Aduanas y/o Registros de la Propiedad Inmueble, Registro de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, Registro de la Propiedad Intelectual, Inspección General de Justicia o ante cualquier otra dependencia u organismo a nivel Nacional, Provincial o Municipal que ejerza total o parcialmente las funciones ejercidas actualmente por las mismas y/o cualesquiera otras reparticiones públicas y/o privadas, en toda clase de asuntos de su competencia con facultad de celebrar toda clase de acuerdos y suscribir todos los documentos,

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 203

N 018364260

escritos, escrituras, y demás resguardos que fueren menester o se le exijan de acuerdo con las determinaciones de las leyes, decretos, resoluciones y demás normativa que fuere aplicable con el asunto en cuestión. Asimismo se encuentran autorizados para abonar derechos, impuestos, patentes o multas, hacer cargos y descargos en toda clase de expedientes administrativos e interponer en su caso, los recursos que fueren procedentes y en general hacer uso de las defensas de los intereses de la sociedad en todos los procedimientos y medios permitidos por la ley nacional de procedimientos administrativos y sus reglamentaciones y la legislación similar provincial y municipal. Se otorga asimismo poder para que inicien y prosigan todos los expedientes que sean necesarios, realizar cualquier tipo de presentación y solicitud, tomar vista de los expedientes, notificarse, retirar copias, realizar cualquier tipo de trámite para la tramitación de los expedientes administrativos, entendiéndose las facultades consignadas como simplemente enunciativas y no limitativas.- **ASUNTOS JUDICIALES**: Al efecto se los faculta para que se presenten ante los Juzgados y demás Tribunales superiores e inferiores que correspondan, de cualquier jurisdicción, con escritos, escrituras, testigos, partidas y demás justificativos; inicien y contesten demandas y contrademandas y las desistan; soliciten división, partición y adjudicación de bienes, presten y exijan juramento, fianzas y cauciones; pongan y absuelvan posiciones; asistan a juicios verbales; prorroguen y declinen jurisdicciones; transen, contesten y desistan excepciones; interpongan toda clase de recursos legales; propongan y/o soliciten el nombramiento de peritos, cobren y perciban judicial o extrajudicialmente compensen en remate; exijan y otorguen recibos y cartas de pago en forma; firmen documentos privados o públicos que fueren precisos, pidan la venta de los bienes de los deudores, la quiebra o el concurso civil de los mismos y consientan levantamientos; concurran a juntas de acreedores, de verificaciones de crédito y su graduación; impugnen los que no se consideren legítimos, aprueben o rechacen concordatos, concedan prórrogas, quitas y esperas; soliciten el auxilio de la

fuerza pública; pidan desalojos, lanzamientos, transen y efectúen arreglos judiciales o extrajudiciales; acuerden transacciones conforme a la Ley 24.573; soliciten indemnizaciones por daños y perjuicios, lucro cesante y/o daño moral; concurran a audiencias de conciliación y/o mediación, otorguen poderes, sustituyan el presente en todo o en parte, lo revoquen y vuelvan a reasumirlo y realicen cuantos más actos, gestiones y diligencias sean conducentes al mejor desempeño de este poder. Se deja constancia que los apoderados tendrán facultad de sustituir el presente Poder, en los términos del Art. 1924 del Código Civil. Luego de un breve intercambio de ideas, se decide por unanimidad de directores presentes aprobar el otorgamiento del Poder mencionado y autorizar al Sr. Presidente para que otorgue la respectiva escritura de poder. No habiendo mas asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 11:00 horas. Hay firmas ilegibles". Es copia fiel, con los errores y omisiones existentes en su original, doy fe. De tal modo, **QUEDA PROTOCOLIZADA el acta precedentemente transcripta, doy fe.** En virtud y en cumplimiento de ello, **OTORGA PODER GENERAL PARA GESTIONES ADMINISTRATIVAS Y PARA ASUNTOS JUDICIALES** a favor de **Matias Ramón ROMERO ZAPIOLA,** DNI: 13.138.241; **Pablo CLUSELLAS, DNI:** 13.211.552; **María José DUFFAU,** DNI: 20.042.675; **Natalia Eleonora SLUGA,** DNI 24.913.323; **Pablo SICARDI,** DNI 13.445.197; **Francisco Gonzalo ZABALÚA,** DNI: 24.206.883; **María Graciela GOMEZ,** DNI: 23.400.652; **Hernán Leonardo CANCELLIERI,** DNI: 24.592.191; **Luis Ernesto Manuel GARIN,** DNI 24.197.114; **Melisa Celeste SINIGAGLIA,** DNI: 32.318.793; **Mónica Alejandra CAMINOS,** DNI: 32.027.116; **María Mercedes RIBERO,** DNI: 26.716.211; **Patricio GIGY,** DNI: 31.049.470; **Francisco José Gabriel LUCERO PAVÓN,** DNI: 31.117.696; **Pablo Horacio GUGLIELMINOTTI,** DNI: 22.717.339; **José Aníbal CABRERA,** DNI: 28.591.135; **Patricia DENEVI,** DNI: 29.443.199; **María BEDOURET,** DNI: 28.722.911; **María Agostina PENSA,** DNI:

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 205

N 018364261

30.248.758; **Roberta Sol PIÑEIRO**, DNI: 31.504.610; **María Agustina LONDERO**, DNI: 30.226.000; para que actuando en la forma prevista en el acta de directorio que antecede, y con las facultades allí mencionadas, puedan ejecutar los actos enumerados con los requisitos propios de la naturaleza de cada uno en particular y en general para practicar cuantos más actos, gestiones y diligencias sean conducentes al mejor desempeño del presente mandato, que se les otorga con amplitud de facultades. **LEO** al compareciente que firma de conformidad, por ante mí, doy fe. **Edgardo Próspero POYARD.** Hay un sello. Ante mí. Juan Carlos Nardelli Mira. **CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mí al folio 6, Protocolo A del Registro Notarial 1525 de esta Ciudad, a mi cargo, doy fe. Para **LA PODERDANTE** expido esta **PRIMERA COPIA** en tres sellos de Actuación Notarial enumerados correlativamente desde el N 18364259 al presente que sello y firmo en el lugar y fecha de su otorgamiento.

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT. 3856

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE
RTIFICACION DE REPRODUCCIONES Nº
1.878.676 Bs. As. 22 de noviembre 20 16

Juan C Cardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

T 017878676

Buenos Aires, 22 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 1 (una)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en el D.N.I. Nº 10.028.928, correspondiente al Sr. Elías Jassan. Conste.

Juan E. Darbelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3868

Juan E. Darbelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3868

605

208

REPUBLICA ARGENTINA - MERCOSUR
DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD
REGISTRO NACIONAL DE LAS PERSONAS

APELLIDO/S
COLUNGA LOPEZ
NOMBRE/S
CARLOS BENJAMIN
NUMERO DE DOCUMENTO
93.798.028
SEXO M
NACIONALIDAD
ESPAÑOLA
FECHA DE EXPEDICION
28 ABR 2011
FIRMA DEL IDENTIFICADO
FECHA DE VENCIMIENTO
28 ABR 2026

NO VALIDO PARA VOTAR

IDARG93798028<4<<<<<<<<<<<<<<<
4603085M2604284ESP<<<<<<<<<<<0
COLUNGA<LOPEZ<<CARLOS<BENJAMIN

DOMICILIO: ARENALES 2151 - MARTINEZ - SAN ISIDRO - BUENOS AIRES
FECHA Y LUGAR DE NACIMIENTO: 08 MAR 1946
ESPAÑA - ASTURIAS
FECHA DE INGRESO AL PAIS: 01 JUN 1956
CATEGORIA DE INGRESO: PERMANENTE
EXPEDIENTE: RES 4478/94 DISPOSICION: RES 4478/94
FECHA DE APLICACION: 01 JUN 1956

N° DE TRAMITE: 00047351705
OF. IDENT.: 7015
DIGITO PULGAR

Cr. A. Florencio Randazzo
Ministro del Interior

FOTOCOPIAS CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES N° T17878678 Bs. As. 22 de noviembre de 20.16

Juan C. Nardelli Mira
ESCRIBANO
MAT 3858

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

209

T 017878678

Buenos Aires, 22 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano Titular del Registro Notarial Nº 1525

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 1 (una)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en el D.N.I. Nº 93.798.028, correspondiente al Sr. Carlos Benjamín Colunga Lopez. Conste.

Juan C. Parbelli
ESCRIBANO
MAT. 3858

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

INFORME D.N.A. y A.I. N° 0 0 0 1 5 8

REF: EXP-ANC:0043567/2016

BUENOS AIRES, 21 NOV. 2016

A LA DIRECCIÓN DE EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS AEROCOMERCIALES:

Remito a usted las presentes actuaciones relacionadas con la presentación efectuada por la Dra. Melisa SINIGAGLIA quien, invocando el carácter de apoderada de la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., solicita se le otorgue concesión por el término de QUINCE (15) años para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, en las rutas que a continuación se detallan:

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

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

16) BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES

Cabe destacar, que las rutas detalladas precedentemente se requieren de ida y vuelta y con la facultad de alterar u omitir escalas.

I.- De forma preliminar y en lo que respecta a la competencia de esta Dirección, se señala que en el EXP-ANC:0030652/2016 se acompañó copia suscripta por la letrada presentante del poder general para gestiones administrativas y para asuntos judiciales conferido por MACAIR JET S.A. a su favor, con el que se entiende acreditada la personería invocada por la solicitante en los términos del Artículo 32 del Decreto N° 1.759/72 T.O. 1991, reglamentario de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos, teniendo en cuenta que, obra también agregada al citado expediente copia certificada del testimonio del Acta de Asamblea General Extraordinaria de fecha 30 de mayo de 2016, por la que se dispuso la reforma de los artículos primero, quinto y sexto del estatuto social, con la correspondiente constancia de inscripción en la Inspección General de Justicia de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES como cambio de denominación y modificación de estatuto, bajo el número 13715 del libro 80 del tomo de sociedades por acciones con fecha 29 de julio de 2016, y que en el reformado artículo primero del acta mencionada se establece que *"Bajo la denominación de "AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.", continuadora de MACAIR JET S.A., funciona una sociedad anónima que se rige por los presentes estatutos y disposiciones legales y reglamentarias que le son aplicables. Tiene su domicilio legal en la Ciudad de Buenos Aires, sin perjuicio de los cual el Directorio podrá instalar agencias, sucursales, establecimientos o cualquier especie de representación dentro o fuera del país"*.

Asimismo, se observa que se ha constituido domicilio en la Av. CORRIENTES N° 345, P. 3° de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES, el que se toma como especial a los efectos previstos en el Artículo 19 del citado Decreto N° 1.759/72 T.O. 1991.

Con respecto a la autorización conferida por la apoderada a la Dra. Martina URBISAGLIA para tomar vista de expedientes, retirar copias, presentar escritos, notificarse y realizar toda clase de gestiones necesarias en cualquier expediente que se encuentre en trámite ante la Dirección Nacional de Transporte Aéreo (fs. 199), se señala que el Decreto N° 1.759/72, T.O. 1991, reglamentario de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos en sus Artículos 31 a 33, establece las formas de acreditar la personería en el procedimiento administrativo, pero no contempla la posibilidad de otorgar autorizaciones con las facultades arriba detalladas.

Sin perjuicio de ello, el Artículo 134 del Código de Procedimiento Civil y Comercial de la Nación (aplicable supletoriamente conf. Artículo 106 del Decreto N° 1.759/72, T.O. 1991) referido a la notificación tácita, establece que "*...el retiro de las copias de escritos por la parte, o su apoderado, o su letrado o persona autorizada en el expediente, implica notificación personal del traslado que respecto del contenido de aquéllos se hubiere conferido",* por lo que se tiene presente la autorización otorgada con los alcances mencionados.

II.- En cuanto al aspecto societario se informa que, de conformidad con el estatuto constitutivo de MACAIR JET S.A. y con el testimonio del Acta de Asamblea General Extraordinaria de fecha 30 de mayo de 2016, que en copias certificadas se acompañan, la

607

212

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

sociedad fue constituida por escritura pública N° 275 de fecha 10 de noviembre de 2015, pasada ante el escribano Juan Carlos NARDELLI MIRA, al folio 727 del registro notarial número 1525 de la ciudad autónoma de BUENOS AIRES a su cargo e inscripta en la Inspección General de Justicia bajo el número 23218 del libro 77 del tomo de sociedades por acciones con fecha 10 de diciembre de 2015 (fs. 9/14) y por instrumento privado relativo al cambio de denominación y modificación de estatuto, inscripto también en la Inspección General de Justicia bajo el número 13715 del libro 80 del tomo de sociedades por acciones con fecha 29 de julio de 2016 (fs. 15/18).

De conformidad con el Acta de Directorio de fecha 1 de noviembre de 2016 (que en copia certificada obra agregada a fs. 30/31), la sede social de la empresa se habría trasladado de Av. DEL LIBERTADOR N° 498, P. 18 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (conf. consta en la mencionada escritura pública N° 275, fs. 11 vta.) a la calle Tucumán N° 1.321, P. 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Se advierte que el referido cambio de sede social se encuentra aún en trámite de inscripción ante la Inspección General de Justicia (conf. duplicado del Formulario H de fecha 7 de noviembre de 2016, obrante en copia certificada a fs. 34/35), por lo que deberá requerirse a la presentante que acompañe oportunamente la correspondiente constancia de inscripción de la modificación estatutaria llevada a cabo ante el mencionado organismo registral.

No obstante, atento que ambas sedes sociales se encuentran sitas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se entiende cumplido lo prescripto por el inciso 1° del Artículo 99 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico).

En relación con el objeto social se señala que el artículo tercero del estatuto social (fs. 10) prevé que la sociedad tiene por objeto *"...dedicarse a la actividad aerocomercial incluyendo la explotación del transporte aéreo nacional e internacional, regular y no regular de pasajeros, correo y carga y el trabajo aéreo en todas sus formas; la compraventa, leasing, alquiler o financiación de aeronaves, la locación de servicios u obra para la reparación y el mantenimiento de aeronaves;..."*, entendiéndose en consecuencia que dicho objeto se adecua al tipo de prestaciones solicitadas.

Por otra parte, respecto del capital social, se informa que de acuerdo a lo establecido en el artículo cuarto del estatuto societario (fs. 10), el mismo ascendería a la suma de PESOS QUINIENTOS MIL ($ 500.000.-), representado por QUINIENTAS MIL (500.000) acciones ordinarias, nominativas de PESOS UNO ($ 1.-) valor nominal cada una y con derecho a UN (1) voto por acción.

Dichas acciones se encuentran distribuidas de la siguiente forma de acuerdo con la copia certificada de la parte pertinente del Registro de Acciones N° 1 (fs. 21/23):

- **Sr. Germán EFROMOVICH**, Pasaporte N° F0716070, brasileño, con domicilio real en la calle FLORES JIJON E 171-121, QUITO, REPÚBLICA DE ECUADOR: VEINTICINCO MIL (25.000) acciones (5%).

- **AVIAN HOLDINGS S.A.:** sociedad constituida mediante escrituras públicas números 143 y 220 de fechas 28 de junio y 2 de septiembre de 2016, pasadas ante el

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

213

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

escribano Juan Carlos NARDELLI MIRA a los folio 363 y 569 del registro notarial número 1525 de la ciudad autónoma de BUENOS AIRES a su cargo e inscriptas en la Inspección General de Justicia bajo el número 17.102 del libro 80 del tomo de sociedades por acciones con fecha 9 de septiembre de 2016 y con sede y domicilio social en la calle TUCUMÁN N° 1.321, P. 9° de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES, cuya copia certificada obra agregada a fs. 36/42, CUATROSCIENTAS SETENTA Y CINCO MIL (475.000) acciones (95%).

Por lo apuntado, se entiende que se encuentra cumplido lo previsto por el artículo 99 en sus incisos 2° y 4°, de acuerdo con su aclaratoria implementada por Decreto N° 54/92.

En otro orden de ideas, se indica que en el artículo quinto del estatuto societario se establece que: *"La dirección y administración de la sociedad estará a cargo de un Directorio integrado entre un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) directores titulares, pudiendo la Asamblea elegir igual o menor número de suplentes a fin de llenar las vacantes que se produjeran, los que se incorporarán al Directorio por el orden de su designación. El término de su mandato es de un ejercicio. La Asamblea fijará en número de directores así como su remuneración. El Directorio sesionará con la mayoría absoluta de sus integrantes, y resuelve por mayoría de los presentes; en caso de empate, el Presidente desempatará votando nuevamente. En su primera reunión designará un Presidente y un Vicepresidente que suplirá al primero en su ausencia o impedimento...El control y dirección de la sociedad debe estar en manos de personas con domicilio real en la República Argentina. Asimismo, el Presidente del Directorio, los Gerentes y por los menos dos tercios de los Directores deberán ser argentinos con domicilio real en la República Argentina. Lo enunciado precedentemente se aplicará incluso en caso de fallecimiento, ausencia o retiro por cualquier causa de los integrantes de la administración de la sociedad, conforme a lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. El directorio tiene amplias facultades de administración y disposición, incluyendo las facultades especiales establecidas conforme al artículo 375 del Código Civil y Comercial de la Nación y al artículo 9 del Decreto Ley 5965/63...La representación de la sociedad corresponde al Presidente del Directorio o al Vicepresidente en su caso"* (fs. 15/18). De acuerdo con lo dispuesto en el artículo octavo, el ejercicio social cierra el 31 de diciembre de cada año (fs. 11).

De acuerdo con lo determinado en el Acta de Asamblea General Ordinaria (de renuncia de directorio y elección y designación de nuevos miembros del directorio y de la sindicatura) y en el Acta de Directorio (de aceptación de cargos) ambas de fecha 1° de noviembre de 2016 y obrantes en copias certificadas a fs. 26/31, el órgano de administración de la sociedad sería plural y estaría compuesto por TRES (3) directores titulares, y se encuentra integrado por el Sr. Sergio Daniel MASTROPIETRO, argentino, con domicilio real en la calle PAISANDU N° 63, Loc. de MORENO, Pcia. de BUENOS AIRES, en el cargo de Presidente (fs. 19/20); por el Sr. Carlos Benjamín COLUNGA LÓPEZ, D.N.I. N° 93.798.028, español, con domicilio real en la calle ARENALES N° 2151, Loc. de MARTÍNEZ, Pcia. de BUENOS AIRES, como Vicepresidente (fs. 208/209); y Sr. Elias JASSAN, D.N.I. N° 10.028.926, argentino, con domicilio real en la calle 3 DE FEBRERO N° 1.950, P. 17 de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES, en calidad de director titular (fs. 206/207). Se ha designado además como director suplente al Sr. Germán EFROMOVICH.

214

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

Se observa que las mencionadas acta de asamblea y de directorio de designación y aceptación de cargos del actual órgano de administración en funciones se encuentran aún en trámite de inscripción ante la Inspección General de Justicia (conf. duplicado del Formulario J de fecha 4 de noviembre de 2016, obrante en copia certificada a fs. 33 y 35), por lo que deberá requerirse a la presentante que acompañe oportunamente la correspondiente constancia de inscripción ante la Inspección General de Justicia y de la publicación exigidas por el Artículo 60 de la Ley General de Sociedades N° 19.550 T.O. 1994, a fin de poder tener por acreditada fehacientemente la composición del directorio, de conformidad con lo dispuesto por el inciso 5 del Artículo 99 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico).

Por otro lado, en orden a lo dispuesto por el artículo sexto (fs. 15 vta.) del estatuto social *"La fiscalización de la sociedad estará a cargo de uno o más síndicos designados por la asamblea de accionistas, designándose igual número de síndicos suplentes. Cuando la sociedad estuviere comprendida en el artículo 299 de la Ley 19.550, excepto su inciso 2°, la sindicatura debe ser colegiada en número impar"*.

Conforme surge de la copia certificada del Acta de Asamblea General Ordinaria (de renuncia de directorio y elección y designación de nuevos miembros del directorio y de la sindicatura) de fecha 1° de noviembre de 2016 (fs. 27/28 y 31), el órgano de fiscalización de la sociedad sería plural y se encontraría integrado por los Sres. Sergio Julio LOBBOSCO, Vittorio DE VILLA y Diego Martín BAGLIONI como síndicos titulares y por los Sres. Víctor Mariano PAYASLIAN, Claudia Marcela GIZZI y Fabián Amadeo Martín ROMERO como síndicos suplentes.

Tal como se señalara respecto del directorio, podrá tenerse por acreditado fehacientemente el cumplimiento de lo dispuesto en los Artículos 284 y 299, inciso 5 de la Ley General de Sociedades 19.550, T.O. 1984, una vez que se acompañe la pertinente constancia de inscripción ante la Inspección General de Justicia del acta de asamblea de designación de cargos de los integrantes de la sindicatura antes referida.

Por último, se informa que a fs. 2 vta. la presentante manifiesta que AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. ha obtenido la licencia de uso de los derechos de propiedad intelectual y marca figurativa/logo "AVIANCA", en virtud del contrato suscripto con la empresa AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A., motivo por el cual dicha marca será referida por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. en la comercialización, operación y pintado de sus aeronaves.

A este respecto, se advierte que no obra agregado el contrato por el que se le confiere a AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. autorización para el uso de la marca "AVIANCA" ni la constancia de inscripción de dicha marca en el INSTITUTO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL ARGENTINA (I.N.P.I.), por lo que debería informarse a la requirente que deberá acreditar tal documentación con carácter previo a la utilización de la designación comercial que pretende emplear para la comercialización, operación y pintado de las aeronaves de la empresa.

III.- En lo atinente al tipo de servicios requeridos, se destaca que los mismos se encuentran contemplados en las prescripciones contenidas en el Decreto Nº 2.186/92 que establece el régimen procedimental para las solicitudes de transporte aéreo y más

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. 215

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

especificamente en el Artículo 1° del Capítulo I del Anexo II de dicho instrumento, concernientes a servicios combinados de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo.

IV.- En lo que respecta al material de vuelo, y en orden con lo dispuesto en el inciso b), último párrafo del Artículo 7° del Capítulo II del anexo indicado en el párrafo precedente (en la medida en que resulta aplicable de conformidad con lo establecido en el Artículo 13), la peticionaria manifiesta a fs. 2 que realizará las prestaciones con equipos ATR-72-600 de SETENTA Y DOS (72) asientos, que serían importadas a mediados del mes de diciembre de 2016, y con aeronaves JETSTREAM AEROSPACE 32 de DIECINUEVE (19) asientos, respecto de las cuales manifiesta que AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. cuenta ya con la tenencia de las mismas.

V.- En cuanto a la operatoria propuesta, se señala en relación con las rutas internas que los puntos que integran las mismas se encuentran contemplados en el Plan de Rutas Internas de Interés General para la Nación aprobado por Resolución S.T. N° 270/87, ampliado por Disposiciones D.N.T.A. Nros. 65/88, 75/88, 34/89, y 41/89 y por Resolución S.T. N° 281/94 y que podría resultar de aplicación lo establecido en el Artículo 3, incisos b) y c).

Por otro lado, en cuanto a las rutas internacionales peticionadas, se indican a continuación las previsiones contenidas en los marcos bilaterales que regulan las relaciones aerocomerciales con los países involucrados:

1. REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL: La situación operativa se encuentra regida por el Acta de Reunión de Consulta de fecha 19 de octubre de 2006 y por el Acta final de la XVIII Reunión de Consulta del 22 de marzo de 2001, en las que se fijaron CIENTO TREINTA Y TRES (133) frecuencias semanales con derechos de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad sin limitación de equipo, las que podrán ser operadas por las líneas aéreas designadas de la REPÚBLICA ARGENTINA en ambas direcciones en el siguiente cuadro de rutas: Puntos anteriores, Puntos en ARGENTINA, Puntos intermedios, Puntos en BRASIL, Puntos más allá.

Cada Empresa designada puede, a su discreción, en cualquiera o en todos sus vuelos, sin límite direccional o geográfico o sin perder ningún derecho de tráfico autorizado: 1) Operar en cada una o en ambas direcciones; 2) Operar puntos en el orden deseable; 3) Omitir escalas bajo condición que los servicios empiecen o terminen en un punto del territorio de la parte contratante que haya designado a la Empresa.

2. REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY: La situación operativa se rige por las Actas de Reunión de Consulta de fechas 30 de octubre de 2012, 24 de febrero de 2005, 19 de diciembre de 2003 y 17 de diciembre de 1997 según las cuales se acordó el siguiente plan de rutas:

A).- Rutas argentinas con destino al territorio uruguayo: Puntos en la REPÚBLICA ARGENTINA - Puntos en la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.
B).- Rutas argentinas a través del territorio Uruguayo:

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

1).- Puntos en la REPÚBLICA ARGENTINA, MONTEVIDEO, RÍO DE JANEIRO, ESPAÑA, ITALIA.
2).- Puntos en la REPÚBLICA ARGENTINA, MONTEVIDEO, RÍO DE JANEIRO, NORTE AMÉRICA, CARIBE.
3).- Puntos en la REPÚBLICA ARGENTINA, MONTEVIDEO, PUNTA DEL ESTE, FLORIANÓPOLIS, PORTO ALEGRE, RÍO DE JANEIRO, SAN SALVADOR DE BAHÍA, MACEIO.
4).- Puntos en la REPÚBLICA ARGENTINA, PUNTA DEL ESTE, SAN PABLO.
5).- Puntos en la REPÚBLICA ARGENTINA, MONTEVIDEO, SANTA CRUZ DE LA SIERRA y más allá.

Respecto de los derechos de quinta libertad se fijaron TRES (3) frecuencias semanales en cuanto a las rutas previstas en los puntos B.1 y B.2, acordándose asimismo que las solicitudes formuladas por cualquiera de las partes para operar servicios en ejercicio de derechos de quinta libertad adicionales a esas TRES (3) frecuencias semanales serán consideradas favorablemente por las autoridades respectivas cuando tengan por objeto satisfacer demandas puntuales y de carácter estacional o de requerimientos especiales de tráfico, estableciéndose que tales vuelos se otorgarán excepcionalmente en condiciones de reciprocidad y sin que ello consolide derechos.

En relación con los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades, se convinieron respecto de las rutas que se detallan a continuación en las siguientes frecuencias: BUENOS AIRES (Aeroparque Jorge Newbery) – MONTEVIDEO y viceversa hasta SESENTA (60) frecuencias semanales, BUENOS AIRES (Ezeiza) – MONTEVIDEO y viceversa hasta VEINTIÚN (21) frecuencias semanales y BUENOS AIRES (Aeroparque Jorge Newbery) – PUNTA DEL ESTE y viceversa hasta SESENTA (60) frecuencias semanales.

Teniendo en cuenta el plan rutas vigente entre ambos países, para el caso de operaciones con aeronaves de porte menor al Boeing B-737 rige la siguiente fórmula de convertibilidad:
CINCO (5) frecuencias operadas con aeronaves de hasta VEINTE (20) plazas: es equivalente a UNA (1) frecuencia.
TRES (3) frecuencias operadas con aeronaves de hasta CUARENTA (40) plazas: es equivalente a UNA (1) frecuencia.
DOS (2) frecuencias operadas con aeronaves de hasta SESENTA (60) plazas: es equivalente a UNA (1) frecuencia.
Los servicios operados con aeronaves de capacidad superior a SESENTA (60) plazas equivalen a UNA (1) frecuencia.

Teniendo en cuenta las limitaciones existentes en materia de capacidad con los países involucrados y que las rutas internacionales peticionadas pueden encontrarse concedidas a otros transportadores aéreos de bandera argentina, en la eventualidad de conferirse curso favorable a la solicitud, se deberán aplicar no sólo las limitaciones contenidas en los marcos bilaterales vigentes en ese momento, sino también el Régimen de Asignación de Capacidad y/o Frecuencias para los Servicios Aéreos Regulares

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO SOLANI
APODERADO

217

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

Internacionales Regionales que como Anexo I forma parte integrante de la Resolución MEYOSP N° 901 del 16 de julio de 1996.

Se estima también, que en el caso de tratarse de rutas o tramos de las mismas respecto de los cuales se carece actualmente de los derechos necesarios para su operación y/o de capacidad disponible, de efectuarse el llamado a audiencia pública debería consignarse en el mismo tal circunstancia y en el supuesto de otorgarse la concesión, condicionarse la realización de las operaciones a la eventual obtención de los derechos de tráfico y/o de la capacidad que tornen factible la operatoria proyectada por la empresa.

Asimismo, se estima que en el eventual trámite de audiencia pública correspondería evaluar los itinerarios solicitados, con la finalidad de analizar la necesidad, utilidad y conveniencia de su prestación por parte de la peticionaria, considerándose a su vez los argumentos de aquéllos transportadores que podrían resultar afectados en sus intereses o expectativas empresarias.

VI.- Finalmente, se informa que a fin de dar cumplimiento a las previsiones contenidas en los incisos c), d), e), f), g), h) e i) del Artículo 7° del Capítulo II del Anexo II del Decreto N° 2.186/92 (aplicable en virtud de lo dispuesto en el Artículo 13), la requirente se compromete a mantener los servicios por el plazo de DOCE (12) meses (fs. 1 vta.); acompaña a fs. 103/143 como Anexo IX propuesta de cotización de seguros emitida por la empresa ARG GROUP; indica a fs. 195/198 (en lo que denomina Anexo XIII) las frecuencias, rutas aéreas, los aeropuertos de salida y destino, las escalas intermedias previstas y los horarios; a fs. 2 vta. manifiesta que las tarifas que se cobrarán por los servicios propuestos, estarán en todo momento de acuerdo a las resoluciones vigentes de la autoridad aeronáutica aplicables a las rutas requeridas; expresa que prevé la iniciación de los servicios para el 15 de marzo de 2017 (fs. 1 vta.); a fs. 2 vta. propone como base de operaciones el Aeropuerto Jorge Newbery, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; en cuanto a la tripulación con que proyecta equipar sus aeronaves, indica a fs. 2 vta. que la dotación de tripulaciones para cubrir los vuelos previstos en las planillas de rutas acompañadas, se compone *"...de TREINTA (30) tripulaciones, lo que resultará en CINCO (5) tripulaciones por aeronave..."*; y por último, respecto de la capacidad económico-financiera, acompaña como Anexo XI (fs. 118/192) estados contables cerrados al 31 de diciembre de 2014 y 2015 debidamente legalizados por el Consejo de Ciencias Económicas; copia certificada del Acta de Directorio y del Acta de Asamblea General Extraordinaria de la Sociedad AVIAN HOLDINGS S.A. mediante la cual se compromete a realizar un aporte irrevocable en la sociedad AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.; carta de garantía por la que SYNERGY AEROSPACE CORP., empresa del holding, garantiza a AVIAN HOLDINGS S.A. la existencia de fondos necesarios para el aporte irrevocable comprometido; carta de garantía para hacer frente a los costos fijos de los dos primeros meses de operación en un escenario de no ingresos; y certificado de manifestación de los bienes de la empresa SYNERGY AEROSPACE CORP. suscripto por contador con firma legalizada.

Se aclara que el análisis de los requisitos y de la documentación de carácter técnico-operativo y económico-financiero acompañados no corresponden a la competencia de esta dirección y que, por tanto, deberán ser evaluados por la Dirección de Explotación de Servicios Aerocomerciales y por la Dirección de Estudios de Mercado y Estadísticas, por ser las áreas técnicas idóneas en la materia.

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

Por lo expresado, en lo que resulta de competencia de esta área y con las formalidades planteadas en el punto II, párrafos tercero, décimo primero, décimo cuarto y décimo quinto en cuanto a que deberán acreditarse oportunamente las constancias de inscripción de las actas de asamblea y directorio allí mencionadas y la documentación relativa al uso de la marca "AVIANCA", no existen observaciones que obsten a la prosecución del trámite de audiencia pública solicitado.

Sin perjuicio de ello, atento que, como se indicara precedentemente, se agrega documentación atinente tanto a su órbita de competencia como de la Dirección de Explotación de Servicios Aerocomerciales, se giran los actuados a los efectos correspondientes.

Saludo a usted atentamente.

DR. HORACIO KNOBEL
Director de Normas Aeronáuticas
y Acuerdos Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 219

"2016 – Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional"

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

NOTA D.E.S.A. N° 0001760

EXP-ANC: 0043567/2016

BUENOS AIRES, 21 NOV 2016

A LA DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE MERCADO Y ESTADÍSTICAS:

Remito las presentes actuaciones en las cuales la empresa AVIAN LINEAS AEREAS S.A. solicita la concesión de servicios regulares transporte aéreo de pasajeros, carga y correo internos e internacionales con facultad de omitir o alterar escalas, utilizando aeronaves de gran porte, en las siguientes rutas:

1. BUENOS AIRES – ROSARIO y regreso,
2. BUENOS AIRES – SANTA FE y regreso,
3. BUENOS AIRES – MAR DEL PLATA y regreso,
4. BUENOS AIRES – PUERTO MADRYN y regreso,
5. BUENOS AIRES – VIEDMA – PUERTO MADRYN – BUENOS AIRES,
6. BUENOS AIRES – PUERTO MADRYN – COMODORO RIVADAVIA – PUERTO MADRYN – BUENOS AIRES,
7. BUENOS AIRES – SAN LUIS – RIO CUARTO – BUENOS AIRES,
8. BUENOS AIRES – SANTA ROSA y regreso,
9. BUENOS AIRES – BAHIA BLANCA y regreso,
10. BUENOS AIRES – CONCORDIA – PASO DE LOS LIBRES –BUENOS AIRES
11. BUENOS AIRES – CONCORDIA – PARANA – BUENOS AIRES
12. BUENOS AIRES – SUNCHALES – RECONQUISTA y regreso,
13. BUENOS AIRES – TANDIL y regreso,
14. BUENOS AIRES – SUNCHALES – VILLA MARÍA – BUENOS AIRES,
15. BUENOS AIRES – MONTEVIDEO y regreso,
16. BUENOS AIRES – PORTO ALEGRE y regreso,

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

Al respecto, se aclara que mediante NOTA A.N.A.C N° 469 de fecha 13 de septiembre de 2016 se tomó conocimiento del cambio de razón social de la transportadora MACAIR JET S.A., bajo la denominación AVIAN LINEAS AEREAS .S.A..

De acuerdo a lo establecido en el Decreto N° 2.186/92 y en cuanto a los requisitos de presentación para este tipo de solicitudes, en lo que compete a esta Dirección, se informa lo siguiente:

Con relación al punto BUENOS AIRES, se puede deducir en base a los Anexos de Capacidad Técnica acompañados, que se trataria tanto de operaciones desde el Aeropuerto Internacional de EZEIZA Ministro Pistarini como asi también del Aeroparque JORGE NEWBERY.

Cabe destacar, que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. cuenta con Certificado de Explotador de Servicios Aéreos vigente hasta el 04 de abril de 2017, del cual puede observarse que dicha compañía aérea cuenta con su base de operaciones en el Aeroparque JORGE NEWBERY.

Por otra parte, la solicitante informa que para cubrir las operaciones contará con cinco tripulaciones por aeronave, compuestas por un comandante, un copiloto, un comisario de abordo y un tripulante de cabina de pasajeros, con lo cual se entiende que cubriria la dotación requerida para tal tipo de equipos, valiendo aclarar que las tripulaciones con las que se equiparán las aeronaves deberán ser argentinas.

En razón de lo descripto en los dos párrafos precedentes, se entiende que se cumple con lo establecido en el inc. h) del art. 7 del Capítulo II del Anexo II al Decreto N° 2186/92.

En lo que hace a la competencia de esta Dirección se informa que la transportadora manifiesta que las rutas solicitadas se operarán con aeronaves nuevas ATR-72-600 con una configuración de 72 asientos, las cuales serian adquiridas mediante una compraventa financiada con el fabricante del exterior, estimando el ingreso del primer equipo a mediados del mes de diciembre de 2016. Además, agrega que algunos servicios podrian ser operados con aeronaves JETSTREAM AEROSPACE 32 cuya configuración es de 19 asientos, que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. ya posee afectados a sus servicios autorizados.

Teniendo en cuenta lo detallado precedentemente, de prosperar la presente solicitud se recuerda que las aeronaves propuestas al momento de incorporarse al CESA de la peticionaria deberán tener matricula argentina.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. 221

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

Sobre el particular, se hace notar que de acuerdo a los antecedentes obrantes en esta Dirección la transportadora cuenta en la actualidad con TRES (3) equipos JETSTREAM AEROSPACE 32, matrículas LV-ZPZ, LV-ZST y LV-ZPW afectados a sus servicios, circunstancia ésta que no obsta a la prosecución del trámite atento que el Artículo 13 del Capítulo II del Anexo II del Decreto 2186/92 permite en esta etapa del procedimiento la no acreditación de la capacidad técnica establecida en el artículo 7 inciso b) de la misma reglamentación.

En atención a la cobertura de seguros de los equipos propuestos, se indica que en cuanto a las aeronaves ATR-72-600, se haya agregada a fs. 104/113 una cotización de cobertura de seguros para las mismas, en la cual se estarian cubriendo los montos exigidos por las reglamentaciones vigentes. Asimismo, en referencia a los equipos JETSTREAM AEROSPACE 32, los mismos se encuentran con cobertura de seguros vigente hasta el 18 de diciembre de 2016, por lo que puede tenerse por acreditado lo establecido en el inciso d) del articulo 7 del Capítulo II del Anexo II al decreto 2186/92.

La requirente se compromete en su nota de presentación de fecha 18 de noviembre de 2016 (fs. 1 vta.) a mantener los servicios por un plazo de un año de conformidad con el mínimo exigido en el inciso c) de la norma precedentemente señalada. Cabe destacar, que el precitado periodo de mantenimiento de los doce meses de operación se contabilizará desde el inicio en cada una de ellas.

La fecha de iniciación de los servicios se encuentra prevista para el 15 de marzo de 2017 de acuerdo a lo expresado a fs. 1 vta., dejando constancia que el inicio podrá ser postergado en caso de imponderables, como por ejemplo si surgiera una demora en el otorgamiento del acto administrativo que conceda los servicios aéreos o en el ingreso de las aeronaves al país.

Asimismo, la transportadora agrega a fs. 90/101 como Anexo VIII un cuadro horario con el detalle estimado de las frecuencias previstas para cada ruta solicitada, con sus respectivos horarios y el diagrama de utilización de los equipos de vuelo a incorporarse, todo ello de conformidad a lo exigido en el inciso e) y f) del articulo 7 del Capítulo II del Anexo II al Decreto N° 2186/92, dando asi observancia a tal previsión normativa.

En este sentido, puede observarse que AVIAN LINEAS AEREAS S.A. proyecta iniciar sus servicios con un promedio de TREINTA Y CUATRO (34) frecuencias semanales durante el primer bimestre de operación (15 de marzo al 15 de mayo) incrementando en el segundo a OCHENTA Y OCHO (88) (16 de mayo al 30 de junio), el tercero a CIENTO DIECIOCHO (118) (1 de julio al 31 de agosto), finalizando el cuarto bimestre con un total de CIENTO CUARENTA Y NUEVE (149) (1 de septiembre al 31 de octubre) frecuencias semanales. De tal manera, también se advierte que comenzará utilizando dos equipos ATR-72-600 y

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

dos JETSTREAM AEROSPACE 32, incorporando cada dos meses una nueva aeronave de las primeras, llegando a poseer al 31 de octubre de 2017 una totalidad de siete aeronaves operativas (cinco ATR-72-600 y dos JETSTREAM AEROSPACE 32) y dos de back up (un ATR-72-600 y un JETSTREAM AEROSPACE 32)

A este respecto, se advierte que la legislación vigente en materia tarifaria, prevé sólo las tarifas de referencia (mínimas) para los servicios regulares de cabotaje a las que deben prestar especial atención los transportadores al momento de construir las propias, en la actualidad se encuentran establecidas en la Resolución S.T. N° 1654/2014. Teniendo en cuenta ello, se informa que las tarifas propuestas por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. en ningún caso perforan las de referencia antes citada, por lo que se entiende que da estricto cumplimiento con el inciso g) del precitado cuerpo normativo.

Por último, en opinión de esta dependencia no hay observaciones que formular al requerimiento empresario.

GREGORIO BORDA
Director de Fiscalización de Servicios Aerocomerciales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANALISIS TRAFICO DOMESTICO ARGENTINO Y TARIFAS DEL MERCADO

SITUACION DEL TRAFICO DOMESTICO EN LA ARGENTINA COMPARADO CON RESTO DE PAISES DE LA REGION

ANALISIS DE RELACION PBI per CAPITA vs TRAFICO por Habitante.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A. FOLIO 424

A.N.A. FOLIO 613

INDICE DE DESARROLLO AEROCOMERCIAL

						PASAJEROS ANUALES (EN MILLONES)					
INDICE DESARROLLO FLOTA	**FLOTA PAIS**	**PAIS**	HABITANTES	COMPAÑÍAS	FLOTA	2010	2011	2012	2013	2014	**INDICE DESARROLLO PASAJEROS**
0,50	**90**	**CHILE**	18.000.000	**LATAM CHILE**	74	9	11	13	14	14	**0,80**
				SKY AIRLINE	16						
0,35	**169**	**COLOMBIA**	48.000.000	**AVIANCA COLOMBIA**	93	17	19	22	26	25	**0,52**
				LATAM COLOMBIA	19						
				COPA COLOMBIA	15						
				EASY FLY	17						
				VIVA COLOMBIA	9						
				SATENA	16						
0,25	**517**	**BRASIL**	205.000.000	**LATAM BRASIL**	171	75	88	95	96	100	**0,49**
				GOL	144						
				AVIANCA BRASIL	49						
				AZUL	139						
				PASSAREDO	14						
0,30	**93**	**PERU**	31.000.000	**LATAM PERU**	42	7	9	10	12	12	**0,40**
				AVIANCA PERU	17						
				PERUVIAN	11						
				STARPERU	10						
				LCPERU	13						
0,26	**41**	**ECUADOR**	16.000.000	**LATAM ECUADOR**	15	5	5	5	5	5	**0,31**
				AVIANCA ECUADOR	9						
				TAME	17						
0,23	**101**	**ARGENTINA**	43.000.000	AEROLINEAS	76	9	9	9	10	10	**0,23**
				LATAM ARGENTINA	14						
				ANDES	3						
				SOL	3						
				LADE	5						
0,27	**81**	**VENEZUELA**	30.000.000	CONVIASA	29	6	8	8	6	7	**0,23**
				SANTA BARBARA	5						
				AVIOR	13						
				LASER	11						
				AEROPOSTAL	7						
				RUTACA	11						
				ESTELAR	5						
0,32	**32**	**BOLIVIA**	10.000.000	BOA	14	2	2	2	2	2	**0,23**
				TAM MILITAR	6						
				AMASZONAS	9						
				ECOJET	3						

COMPARACION DE VOLUMEN DE TRAFICO ACTUAL

FUENTE: BANCO MUNDIAL

		PASAJEROS TRANSPORTADOS				COEFICIENTE PASAJEROS POR HABITANTE ANUAL			
POBLACION	Country name	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
18.000.000	Chile	10.949.863	12.892.856	13.806.283	14.347.893	0,61	0,72	0,77	0,80
205.000.000	Brasil	87.860.363	94.752.568	95.591.641	100.403.628	0,43	0,46	0,47	0,49
48.000.000	Colombia	18.768.535	22.012.459	25.992.804	25.053.386	0,39	0,46	0,54	0,52
31.000.000	Peru	8.609.620	10.074.856	11.535.111	12.284.661	0,28	0,32	0,37	0,40
16.000.000	Ecuador	4.714.115	4.758.406	5.157.521	4.884.671	0,29	0,30	0,32	0,31
10.000.000	Bolivia	2.125.913	2.206.070	2.036.137	2.299.794	0,21	0,22	0,20	0,23
30.000.000	Venezuela	7.728.281	7.738.510	6.170.532	6.855.313	0,26	0,26	0,21	0,23
43.000.000	Argentina	8.590.840	9.375.670	10.010.330	9.993.455	0,20	0,22	0,23	0,23

ARGENTINA TIENE MUCHO MENOS PASAJEROS POR HABITANTE QUE BRASIL, COLOMBIA Y CHILE.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

226

PIB per cápita (US$ a precios actuales)

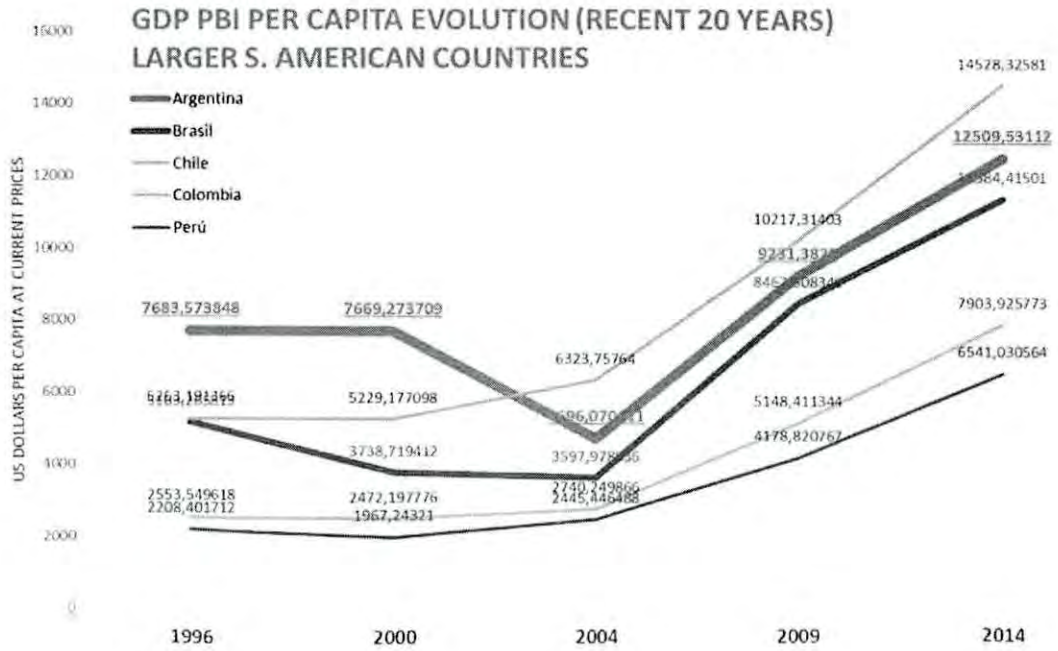
FUENTE: Banco Mundial

CRECIMIENTO PBI EN 20 AÑOS	pais	1996	2000	2004	2009	2014
63%	**Argentina**	**USD 7.684**	**USD 7.669**	**USD 4.696**	**USD 9.231**	**USD 12.510**
120%	Brasil	USD 5.163	USD 3.739	USD 3.598	USD 8.463	USD 11.384
176%	Chile	USD 5.263	USD 5.229	USD 6.324	USD 10.217	USD 14.528
210%	Colombia	USD 2.554	USD 2.472	USD 2.740	USD 5.148	USD 7.904
196%	**Perú**	USD 2.208	USD 1.967	USD 2.445	USD 4.179	USD 6.541

A MAYOR PBI per CAPITA, MAYOR ACCESO A SERVICIOS AEREOS.

ARGENTINA NO ALCANZA LOS NIVELES DE TRAFICO QUE DEBERIA POSEER POR SU PBI per CAPITA

(Analizar casos de Col., Per.,Bra.,Chi.)



227

COMPARACION DE OFERTAS DE ASIENTOS DIARIOS AÑOS '90 vs 2014

Se observa una marcada desinversión en el segmento aeronáutico regional durante los últimos 15 años

	DAILY FREQUENCIES (1996-2000)		DAILY FREQUENCIES (CURRENTLY)		20 YRS DIFFERENCE
ROUTE	FREQUENCIES	DAILY OFFERED SEATS	FREQUENCIES	DAILY OFFERED SEATS	DAILY OFFERED SEATS
AEP-ROSARIO (ROS)	7 x DIA CRJ + 2 x DIA B737	592	1 x DIA EMB 190	96	-84%
AEP-SANTA FE (SFN)	3 x DIA ATR 42 + 1 x DIA B737	265	1 x DIA EMB 190	96	-64%
AEP-PARANA (PRA)	5 x DIA ATR42	240	1 x DIA EMB 190	96	-60%
AEP-SAN LUIS (LUQ)	3 x DIA B737 + 2 x DIA CRJ-200	463	1 x DIA EMB 190	96	-79%
AEP-BAHIA BLANCA (BHI)	5 x DIA B737	600	4 x DIA EMB 190 + 1 A320	448	-25%
AEP-PASO DE LOS LIBRES (AOL)	1 x DIA DC9	110	SIN OPERACIONES	0	-100%
AEP-CONCORDIA (COC)	1 x DIA DC9	110	SIN OPERACIONES	0	-100%
AEP-MAR DEL PLATA (MDQ)	4 x DIA B737 + 3 x DIA J32	537	2 x DIA EMB 190	192	-64%
AEP-VIEDMA (VDM)	1 x DIA DC9	110	1 x DIA EMB 190	96	-13%
AEP-PUERTO MADRYN (PMY)	2 x DIA B737	242	1 x DIA MD83	160	-34%
AEP-RIO CUARTO (RCU)	1 x DIA B737 + 2 x DIA DH8	193	SIN OPERACIONES	0	-100%
AEP-SANTA ROSA (RSA)	1 x DIA B737 + 2 x DIA DH8	193	1 x DIA EMB 190	96	-50%
AEP-VILLA GESELL (VLG)	(VERANO) 1 x DIA 737 + 2 x DIA J32	158	SIN OPERACIONES	0	-100%
AEP-MONTEVIDEO (MVD)	8 x DIA B737	968	4 x DIA EMB 190 + 2 737	656	-32%
AEP-PUNTA DEL ESTE (PDP)	1 x DIA 737	110	1 x DIA EMB 190	96	-13%

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

RESUMEN DE OPERACIONES DESDE AEROPARQUE (AEP)

	PROMEDIO PAX MENSUAL			PROMEDIO DE OCUP.			PROMEDIO DE PAX POR VLO		
RUTA	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
AEP-BHI	9.480	**11.930**	26%	62%	**78%**	25%	60	75	25%
AEP-ROS	3.029	**3.292**	9%	60%	**75%**	24%	58	72	24%
AEP-MDQ	5.004	**7.115**	42%	76%	**81%**	6%	73	78	6%
AEP-SFN/PRA	4.081	**4.469**	10%	71%	**76%**	7%	69	73	7%
AEP-LUQ	1.710	**2.589**	51%	62%	**50%**	-19%	59	48	-19%
AEP-RSA	1.608	**1.538**	-4%	83%	**78%**	-6%	79	75	-6%
AEP-VDM	1.917	**1.413**	-26%	86%	**75%**	-13%	82	72	-13%
AEP-MVD	9.248	**9.920**	7%	70%	**69%**	-2%	67	66	-2%
AEP-PDP	4.705	**4.129**	-12%	68%	**68%**	0%	65	65	0%
AEP-POA	2.431	**1.295**	-47%	80%	**80%**	-1%	77	76	-1%

229

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - BAHIA BLANCA (BHI)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-BHI	-	250	1.882	3.298	4.921	302	8.637	7.797	9.121	8.833	8.256	8.387	61.684	62%
AU	AEP-BHI	2.305	3.770	4.162	3.686	2.592	6.198	714	599	493	739	902	551	26.711	82%
LAN	AEP-BHI	2.325	4.266	4.692	5.060	4.299	4.274	-	137	-	-	312	-	25.365	65%
	TOTAL	4.630	8.286	10.736	12.044	11.812	10.774	9.351	8.533	9.614	9.572	9.470	8.938	**113.760**	**62%**
PROMEDIO MENSUAL:		**9.480**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**62%**	**60**	PAX											

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total general	CO%
AR	AEP-BHI	2.992	2.785	6.931	7.516	8.506	8.557	7.560	8.482	9.188	9.326	9.013	9.445	90.301	61%
AU	AEP-BHI	3.063	3.284	233	279	-	90	643	275	-	-	156	-	8.023	78%
LAN	AEP-BHI	2.600	2.884	3.757	3.699	3.432	3.096	4.022	3.929	3.981	4.258	4.078	5.104	44.840	76%
	TOTAL	8.655	8.953	10.921	11.494	11.938	11.743	12.225	12.686	13.169	13.584	13.247	14.549	**143.164**	**78%**
PROMEDIO MENSUAL:		**11.930**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**78%**	**75**	PAX											

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	9.480	11.930	26%
PROMEDIO DE OCUP.	62%	78%	25%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	60	75	25%

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLA
APODERADO

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - ROSARIO (ROS)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-ROS	-	-	-	263	-	-	-	73	-	170	469	371	1.346	53%
AU	AEP-ROS	1.829	1.850	2.058	1.804	2.018	1.909	1.799	1.699	2.063	2.173	2.256	2.360	23.818	69%
SOL	AEP-ROS	521	643	862	774	973	916	1.145	1.082	1.208	1.518	866	675	11.183	59%
	TOTAL	2.350	2.493	2.920	2.841	2.991	2.825	2.944	2.854	3.271	3.861	3.591	3.406	36.347	60%
PROMEDIO MENSUAL:		3.029													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		60%	58	PAX											

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-ROS	-	129	-	-	101	-	-	73	-	-	-	-	303	59%
AU	AEP-ROS	1.872	2.042	2.274	2.238	2.455	2.051	1.834	2.158	2.311	2.104	2.077	2.206	25.622	80%
SOL	AEP-ROS	392	353	1.008	1.029	1.163	749	1.022	1.436	1.396	1.565	1.911	1.552	13.576	65%
	TOTAL	2.264	2.524	3.282	3.267	3.719	2.800	2.856	3.667	3.707	3.669	3.988	3.758	39.501	75%
PROMEDIO MENSUAL:		3.292													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		75%	72	PAX											

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	3.029	3.292	9%
PROMEDIO DE OCUP.	60%	75%	24%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	58	72	24%

G

231

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - MAR DEL PLATA (MDQ)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-MDQ	2.801	3.264	760	1.326	255	226	170	330	1.136	2.828	619	1.093	14.808	57%
AU	AEP-MDQ	5.416	3.983	3.081	2.319	3.493	2.785	2.539	2.600	3.077	1.893	3.705	4.103	38.994	76%
SOL	AEP-MDQ	853	448	477	498	387	323	616	400	550	496	525	677	6.250	66%
	TOTAL	9.070	7.695	4.318	4.143	4.135	3.334	3.325	3.330	4.763	5.217	4.849	5.873	**60.052**	**76%**
PROMEDIO MENSUAL:		**5.004**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**76%**	**73**	PAX											

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-MDQ	9.946	6.778	867	752	3.433	2.675	569	1.131	2.247	2.146	800	1.311	32.655	56%
AU	AEP-MDQ	2.167	2.519	4.057	3.523	715	798	4.064	4.969	5.409	5.488	6.337	6.704	46.750	81%
SOL	AEP-MDQ	440	298	583	602	466	211	552	412	677	493	611	626	5.971	65%
	TOTAL	12.553	9.595	5.507	4.877	4.614	3.684	5.185	6.512	8.333	8.127	7.748	8.641	85.376	**81%**
PROMEDIO MENSUAL:		**7.115**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**81%**	**78**	PAX											

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	5.004	7.115	42%
PROMEDIO DE OCUP.	76%	81%	6%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	73	78	6%

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLA
APODERADO

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - SANTA FE (SFN)/ PARANA (PRA)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AU	AEP-SFN	1.286	1.364	1.398	1.554	1.662	1.701	1.546	1.698	1.887	2.095	2.094	1.857	20.142	74%
SOL	AEP-SFN	906	1.014	956	1.140	1.136	852	1.166	973	1.269	1.187	902	878	12.379	69%
	TOTAL	2.192	2.378	3.780	4.429	4.324	4.177	4.298	3.937	5.058	5.137	4.668	4.594	**48.972**	**71%**

PROMEDIO MENSUAL:	**4.081**	
OCUP. MEDIA (Emb 190):	**71%**	**69** PAX

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AU	AEP-SFN	1.013	1.318	1.788	1.827	2.014	2.081	1.409	1.999	2.287	2.146	1.987	1.924	21.793	83%
SOL	AEP-SFN	386	433	932	1.121	1.166	1.128	1.150	946	1.499	1.644	1.548	1.099	13.052	72%
	TOTAL	2.136	2.586	4.282	4.741	5.007	4.916	4.333	4.722	5.633	5.404	5.157	4.708	**53.625**	**76%**

PROMEDIO MENSUAL:	**4.469**	
OCUP. MEDIA (Emb 190):	**76%**	**73** PAX

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	4.081	4.469	**10%**
PROMEDIO DE OCUP.	71%	76%	**7%**
PROMEDIO DE PAX POR VLO	69	73	**7%**

233

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - SAN LUIS (LUQ)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-LUQ	-	-	52	-	167	-	132	70	-	-	-	-	421	41%
AU	AEP-LUQ	552	520	1.550	1.477	1.686	1.634	1.942	1.577	2.134	2.325	2.167	1.970	19.534	77%
SOL	AEP-LUQ	-	-	-	-	-	-	-	32	-	-	276	258	566	62%
	TOTAL	552	520	1.602	1.477	1.853	1.634	2.074	1.679	2.134	2.325	2.443	2.228	**20.521**	**62%**
PROMEDIO MENSUAL:		1.710													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		62%	59	PAX											

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-LUQ	219	-	-	-	91	-	-	-	-	118	49	188	665	49%
AU	AEP-LUQ	1.352	2.070	1.925	1.971	1.942	1.839	2.583	1.930	3.141	3.444	3.386	3.608	29.191	71%
SOL	AEP-LUQ	122	134	293	204	203	255	-	-	-	-	-	-	1.211	50%
	TOTAL	1.693	2.204	2.218	2.175	2.236	2.094	2.583	1.930	3.141	3.562	3.435	3.796	**31.067**	**50%**
PROMEDIO MENSUAL:		2.589													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		50%	48	PAX											

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	1.710	2.589	51%
PROMEDIO DE OCUP.	62%	50%	-19%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	59	48	-19%

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

234

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - SANTA ROSA(RSA)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR															
AU	AEP-RSA	-	-	1.833	1.484	1.776	1.903	1.916	1.705	2.010	2.127	2.179	2.359	19.292	83%
	TOTAL	-	-	1.833	1.484	1.776	1.903	1.916	1.705	2.010	2.127	2.179	2.359	**19.292**	**83%**

PROMEDIO MENSUAL:	**1.608**		
OCUP. MEDIA (Emb 190):	**83%**	**79**	PAX

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-RSA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	109	109	64%
AU	AEP-RSA	2.463	1.688	2.280	1.815	1.861	2.057	796	787	913	1.234	1.185	1.264	18.343	78%
	TOTAL	2.463	1.688	2.280	1.815	1.861	2.057	796	787	913	1.234	1.185	1.373	**18.452**	**78%**

PROMEDIO MENSUAL:	**1.538**		
OCUP. MEDIA (Emb 190):	**78%**	**75**	PAX

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	1.608	1.538	-4%
PROMEDIO DE OCUP.	83%	78%	-6%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	79	75	-6%

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - VIEDMA (VDM)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-VDM	-	-	-	52	-	-	-	-	-	-	-	-	52	31%
AU	AEP-VDM	1.166	861	2.329	1.871	2.026	2.419	2.335	1.736	2.403	2.037	1.734	2.031	22.948	86%
	TOTAL	1.166	861	2.329	1.923	2.026	2.419	2.335	1.736	2.403	2.037	1.734	2.031	**23.000**	**86%**
PROMEDIO MENSUAL:		**1.917**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**86%**		**82**	PAX										

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR															
AU	AEP-VDM	2.148	2.299	2.015	1.426	1.964	2.079	753	602	829	964	867	1.009	16.955	75%
	TOTAL	2.148	2.299	2.015	1.426	1.964	2.079	753	602	829	964	867	1.009	**16.955**	**75%**
PROMEDIO MENSUAL:		**1.413**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**75%**		**72**	PAX										

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	1.917	1.413	-26%
PROMEDIO DE OCUP.	86%	75%	-13%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	82	72	-13%

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

236

619

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - MONTEVIDEO (MVD)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-MVD	519	584	345	638	950	416	739	925	336	1.568	556	657	8.233	43%
AU	AEP-MVD	6.545	4.706	9.768	9.880	9.240	8.866	9.537	10.026	9.600	10.554	9.484	7.486	102.737	70%
	TOTAL	7.064	5.290	10.113	10.518	10.190	9.282	10.276	10.951	9.936	12.122	10.040	8.143	**110.970**	**70%**

PROMEDIO MENSUAL:	**9.248**	
OCUP. MEDIA (Emb 190):	**70%**	**67** PAX

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-MVD	2.345	2.171	710	1.366	351	668	297	334	157	1.520	807	394	11.120	47%
AU	AEP-MVD	3.597	3.262	8.972	10.085	8.923	7.589	8.791	8.431	10.526	9.901	11.352	9.171	107.923	69%
	TOTAL	5.942	5.433	9.682	11.451	9.274	8.257	9.088	8.765	10.683	11.421	12.159	9.565	**119.043**	**69%**

PROMEDIO MENSUAL:	**9.920**	
OCUP. MEDIA (Emb 190):	**69%**	**66** PAX

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	9.248	9.920	7%
PROMEDIO DE OCUP.	70%	69%	-2%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	67	66	-2%

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - PUNTA DEL ESTE (PDP)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-PDP	9.286	5.794	187	159	-	44	-	61	-	-	365	1.834	17.730	47%
AU	AEP-PDP	3.432	2.195	1.924	1.499	1.284	897	1.866	1.445	1.633	2.287	2.243	5.702	38.730	68%
	TOTAL	12.718	7.989	2.111	1.658	1.284	941	1.866	1.506	1.633	2.287	2.608	7.536	**56.460**	**68%**
PROMEDIO MENSUAL:		**4.705**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**68%**		**65**	PAX										

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-PDP	9.019	6.942	-	158	503	681	-	178	282	464	692	4.168	23.087	48%
AU	AEP-PDP	4.963	2.497	2.127	1.495	872	544	1.224	1.365	2.016	2.086	2.246	5.649	26.459	68%
	TOTAL	13.982	9.439	2.127	1.653	1.375	1.225	1.224	1.543	2.298	2.550	2.938	9.817	**49.546**	**68%**
PROMEDIO MENSUAL:		**4.129**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**68%**		**65**	PAX										

	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	4.705	4.129	-12%
PROMEDIO DE OCUP.	68%	68%	0%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	65	65	0%

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

238

PASAJEROS EMBARCADOS POR RUTA (2014 Y 2015)

BUENOS AIRES (AEP) - PORTO ALEGRE (POA)

		Año 2014													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-POA	3.107	2.295	2.785	2.765	2.806	1.177	246	247	452	92	-	-	15.972	55%
AU	AEP-POA	-	-	-	-	-	1.863	2.054	-	2.607	2.515	564	165	13.202	80%
	TOTAL	3.107	2.295	2.785	2.765	2.806	3.040	2.300	247	3.059	2.607	564	165	**29.174**	**80%**
PROMEDIO MENSUAL:		**2.431**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**80%**		**77**	PAX										

		Año 2015													
CARRIER	Origen-Destino	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noVDMmbre	diciembre	Total genera	CO%
AR	AEP-POA	-	283	-	-	-	125	157	-	-	-	-	-	565	66%
AU	AEP-POA	2.398	2.010	2.098	3.112	2.576	2.522	3.783	2.202	2.583	2.246	2.042	1.984	14.974	80%
	TOTAL	2.398	2.293	2.098	3.112	2.576	2.647	3.940	2.202	2.583	2.246	2.042	1.984	**15.539**	**80%**
PROMEDIO MENSUAL:		**1.295**													
OCUP. MEDIA (Emb 190):		**80%**		**76**	PAX										

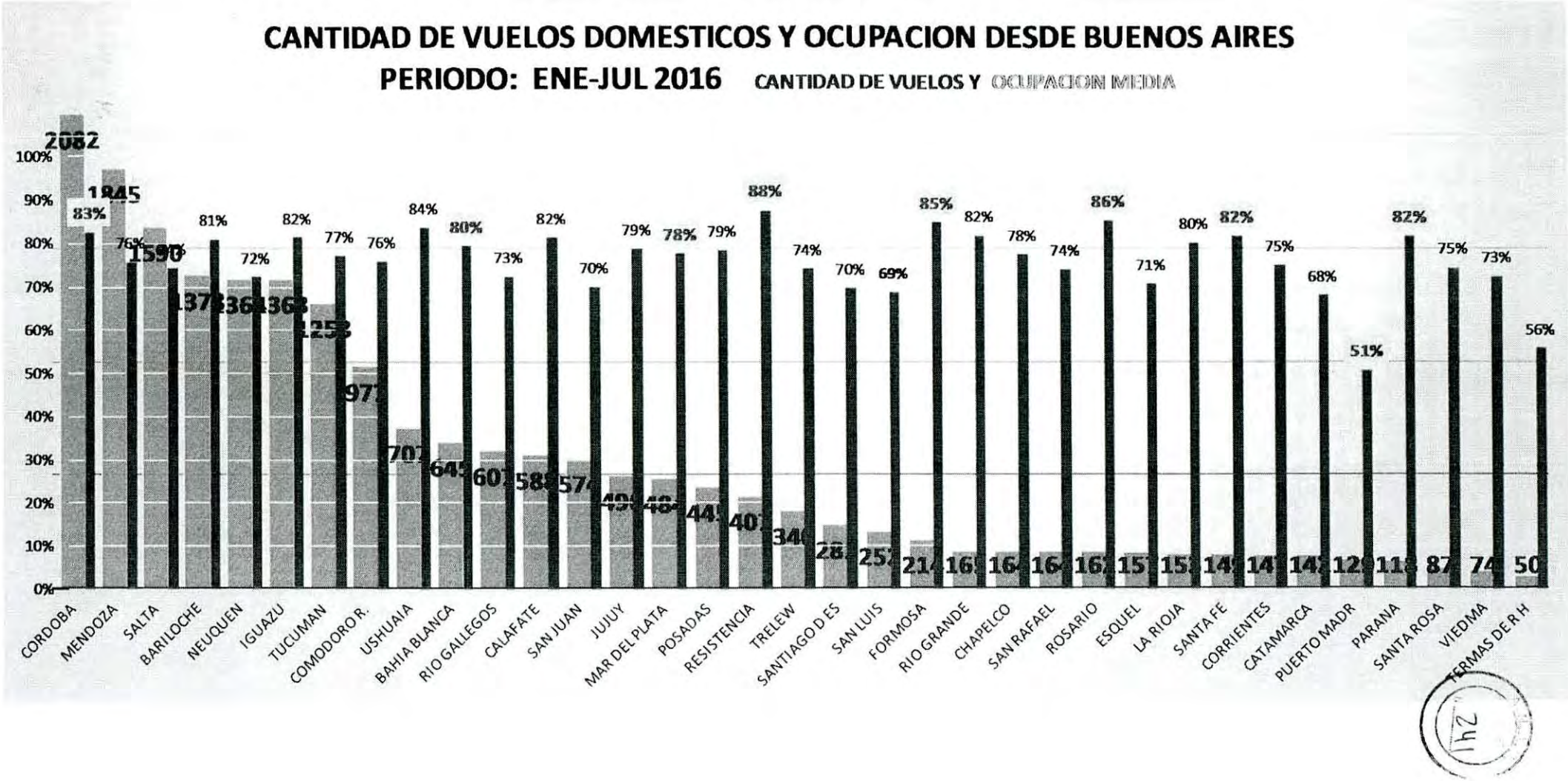
	AÑO 2014	AÑO 2015	VARIACION
PROMEDIO PAX MENSUAL	2.431	1.295	-47%
PROMEDIO DE OCUP.	80%	80%	-1%
PROMEDIO DE PAX POR VLO	77	76	-1%

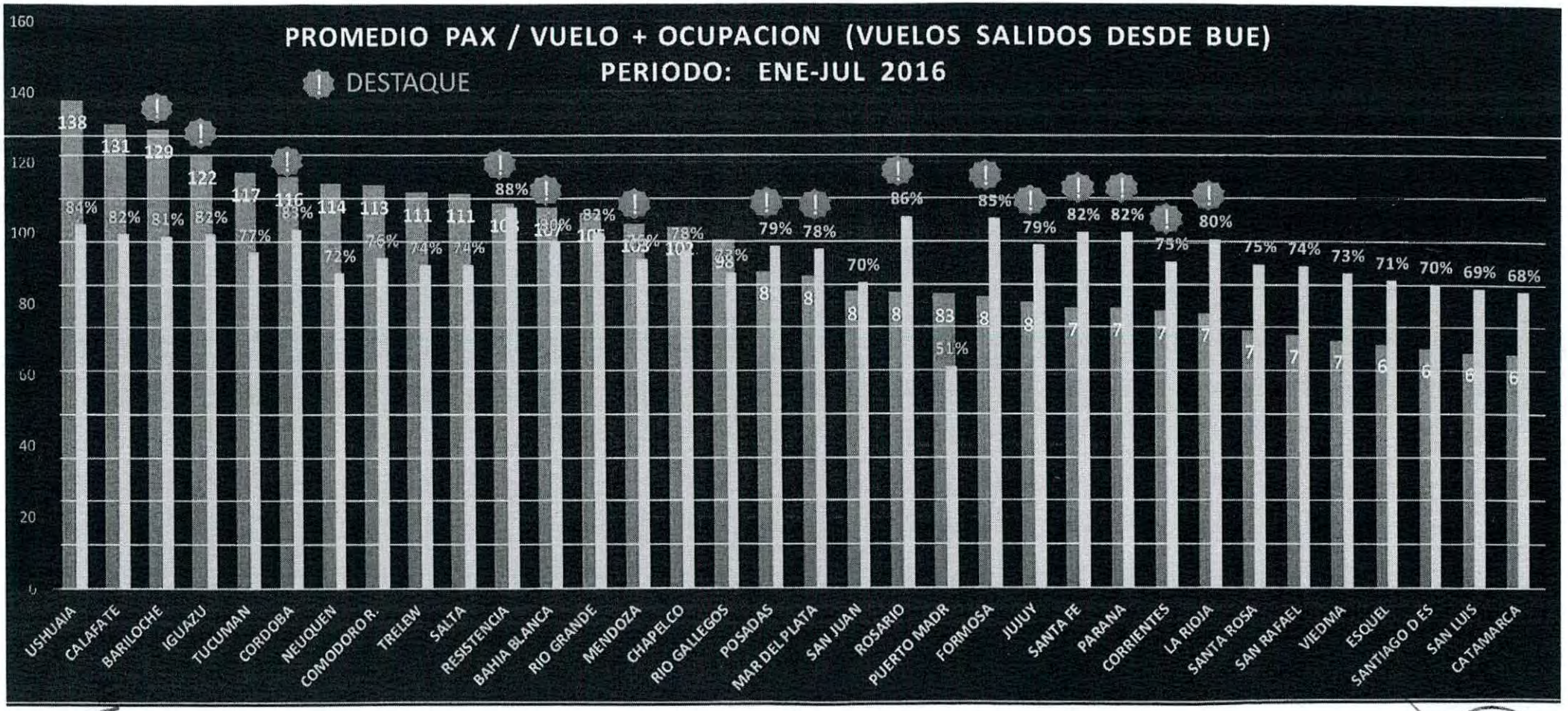
Situación del Trafico domestico actual (2016)

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CANTIDAD DE VUELOS DOMESTICOS Y OCUPACION DESDE BUENOS AIRES

PERIODO: ENE-JUL 2016 CANTIDAD DE VUELOS Y OCUPACION MEDIA

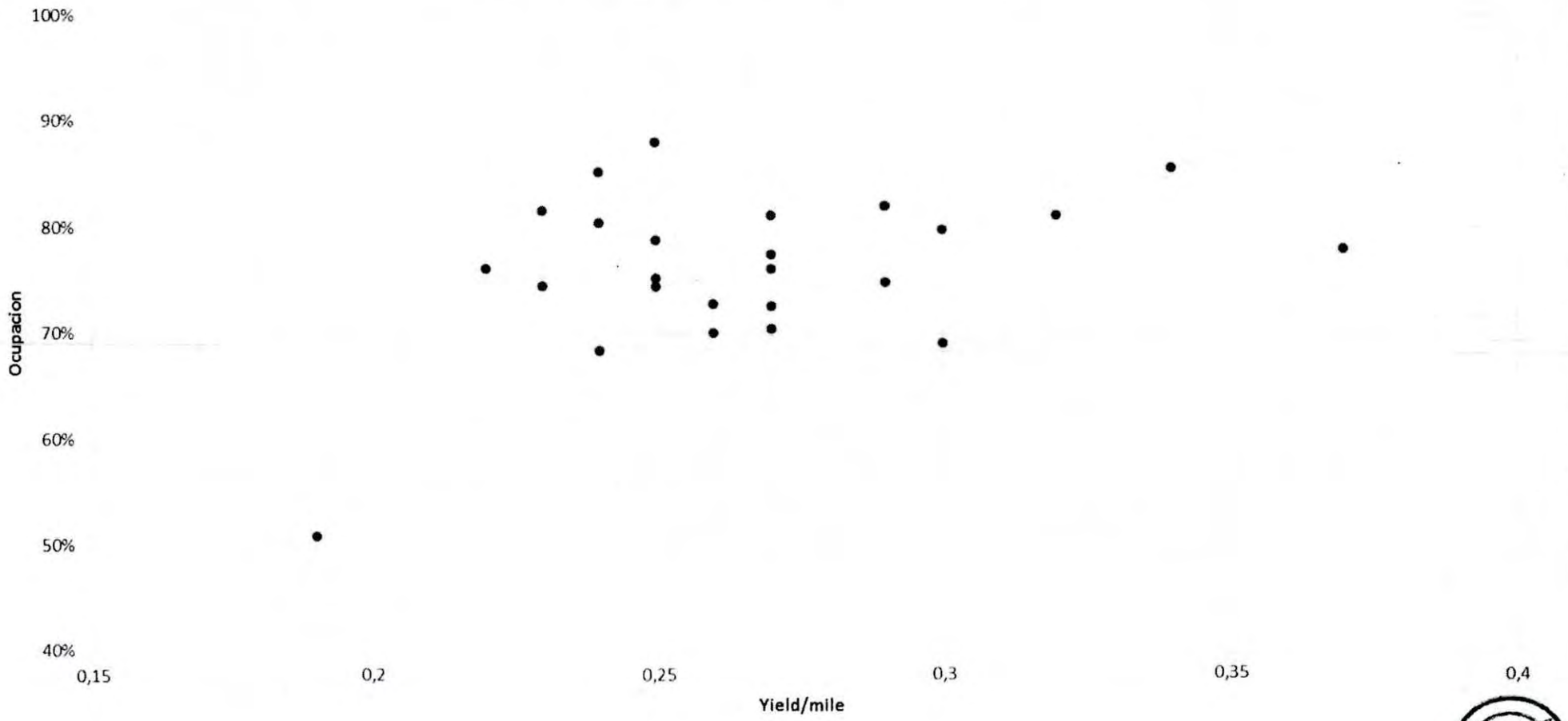




AN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

[redacted]

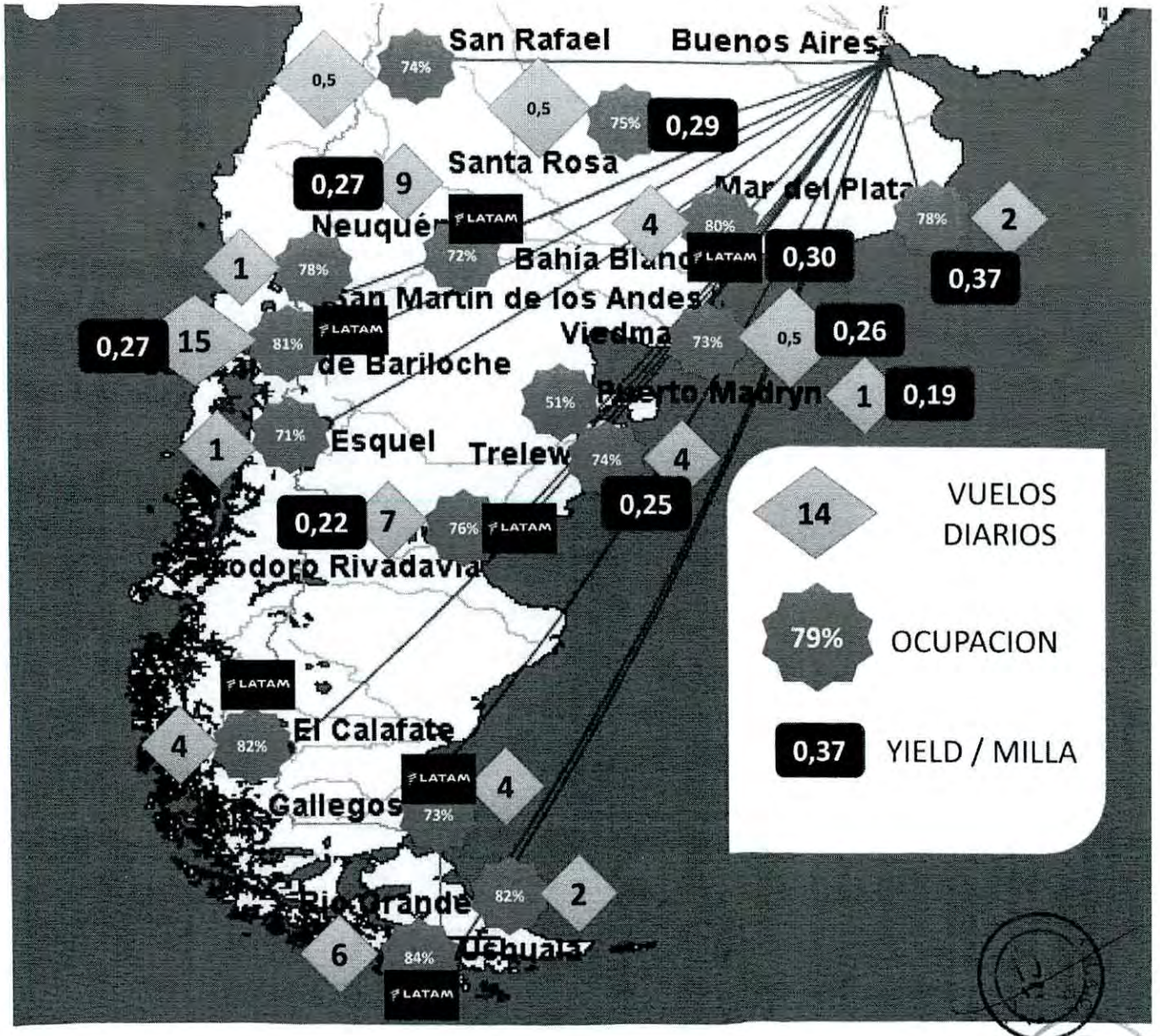
ANALISIS YIELD vs OCUPACION POR RUTA



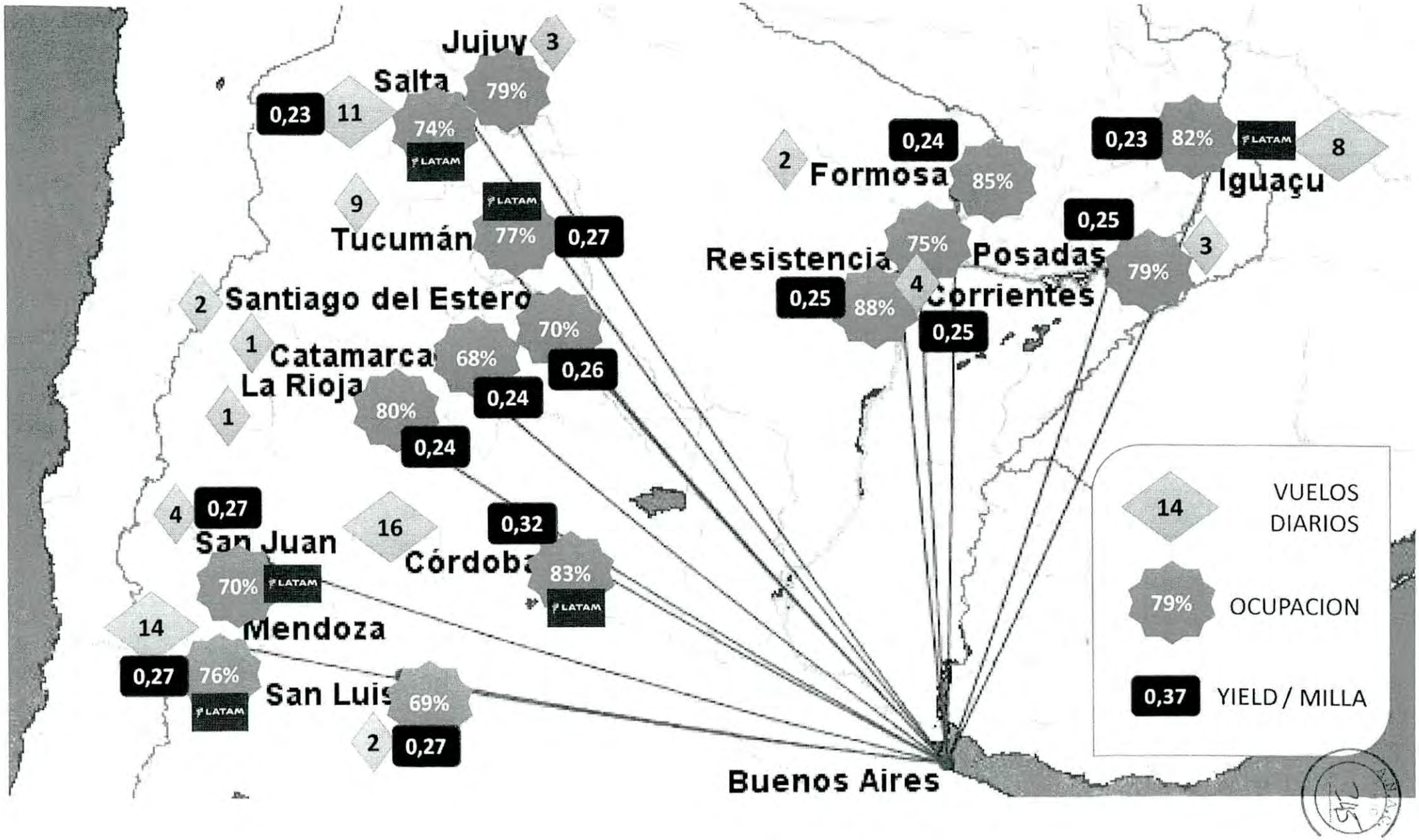
ANAC
243

- **OCUPACION PROMEDIO POR DESTINO**
- **CANTIDAD DE VUELOS DIARIOS**
- **DESTINOS LATAM**
- **YIELD/MILLA**

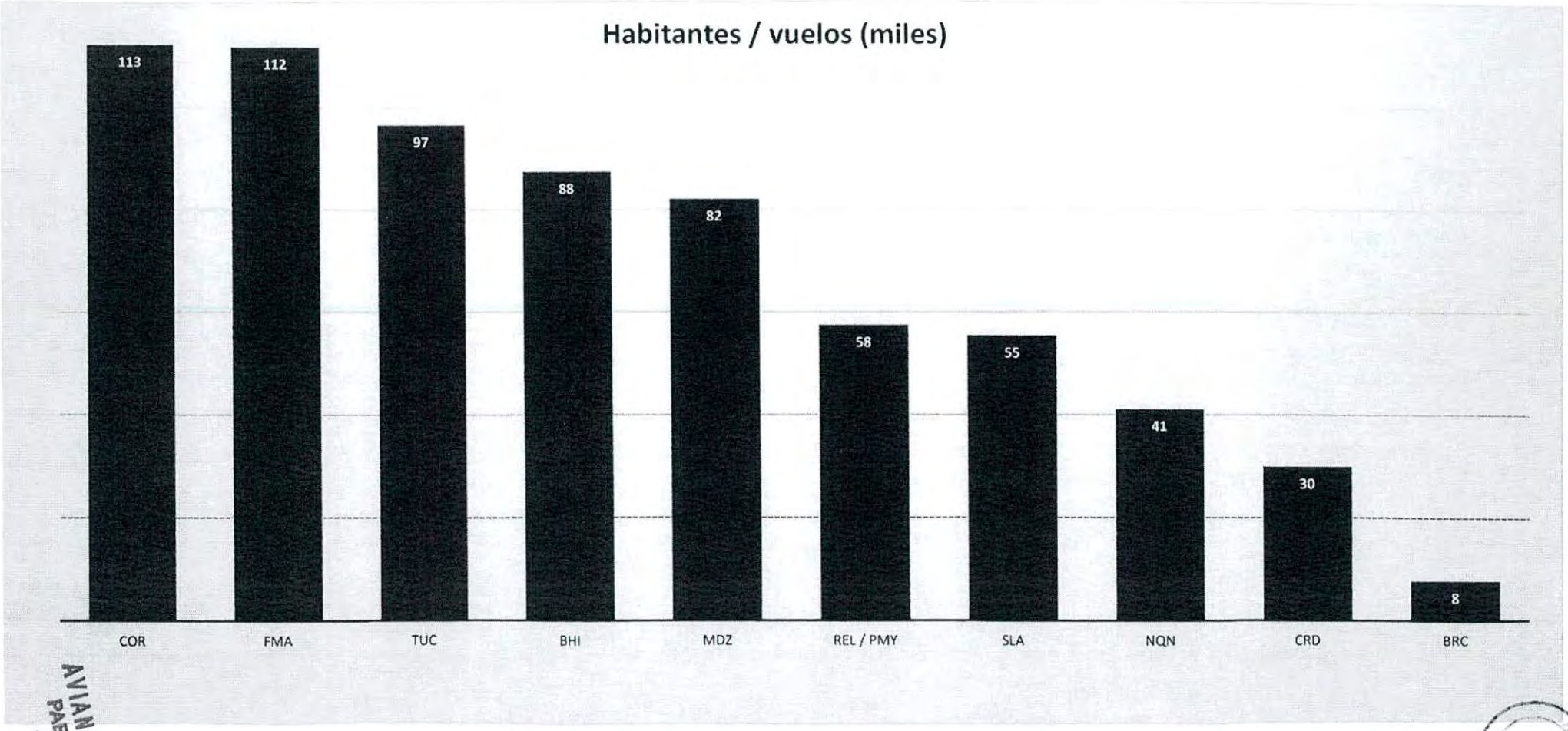
DESDE BUE
(ENE-JUN ´16)



AVIAN Líneas Aéreas SA
PABLO ISOLANI
APODERADO


Jujuy
3
79%
Salta
0,23
11
74%
LATAM
9
Tucumán
LATAM
77%
0,27
2
Santiago del Estero
70%
1
Catamarca
68%
0,26
La Rioja
0,24
1
80%
0,24
4
0,27
San Juan
70%
LATAM
16
Córdoba
0,32
83%
LATAM
14
Mendoza
0,27
76%
LATAM
San Luis
69%
2
0,27
Buenos Aires
2
Formosa
0,24
85%
Resistencia
75%
0,25
88%
4
Corrientes
0,25
0,23
82%
LATAM
8
Iguaçu
0,25
Posadas
79%
3
14
VUELOS DIARIOS
79%
OCUPACION
0,37
YIELD / MILLA

RELACION HABITANTES POR VUELOS DIARIOS OFRECIDOS (2016)



AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

246

ENE-JUN '16

- PAX
- VUELOS
- PAX / VUELO

PAX POR DESTINO		VUELOS POR DESTINO	
DEST	PAX	DEST	VUELOS
CORDOBA	240765	CORDOBA	2082
MENDOZA	189222	MENDOZA	1845
BARILOCHE	178132	SALTA	1590
SALTA	176743	BARILOCHE	1378
IGUAZU	166143	NEUQUEN	1364
NEUQUEN	155042	IGUAZU	1363
TUCUMAN	147291	TUCUMAN	1258
COMODORO I	110701	COMODORO R.	977
USHUAIA	97281	USHUAIA	707
CALAFATE	76920	BAHIA BLANCA	645
BAHIA BLANC	69089	RIO GALLEGOS	607
RIO GALLEGO	59530	CALAFATE	588
SAN JUAN	47772	SAN JUAN	574
RESISTENCIA	44070	JUJUY	496
MAR DEL PLA	42415	MAR DEL PLATA	484
JUJUY	39700	POSADAS	445
POSADAS	39615	RESISTENCIA	407
TRELEW	37835	TRELEW	340
SANTIAGO D I	18919	SANTIAGO D ES	281
FORMOSA	17527	SAN LUIS	252
RIO GRANDE	17395	FORMOSA	214
SAN LUIS	16680	RIO GRANDE	165
CHAPELCO	16678	CHAPELCO	164
ROSARIO	13459	SAN RAFAEL	164
LA RIOJA	11812	ROSARIO	162
SANTA FE	11743	ESQUEL	157
SAN RAFAEL	11680	LA RIOJA	153
CORRIENTES	11436	SANTA FE	149
ESQUEL	10760	CORRIENTES	147
PUERTO MAD	10657	CATAMARCA	142
CATAMARCA	9322	PUERTO MADR	129
PARANA	9291	PARANA	118
SANTA ROSA	6307	SANTA ROSA	87
VIEDMA	5161	VIEDMA	74
TERMAS DE R	3272	TERMAS DE R H	50

DESTINO	AVG. PAX / VUELO	TIPO CLIENTE
USHUAIA	138	LEISURE
CALAFATE	131	LEISURE
BARILOCHE	129	LEISURE
IGUAZU	122	LEISURE
TUCUMAN	117	CORPORATE
CORDOBA	116	CORPORATE
NEUQUEN	114	CORPORATE
COMODORO R.	113	CORPORATE
TRELEW	111	
SALTA	111	LEISURE
RESISTENCIA	108	CORPORATE
BAHIA BLANCA	107	CORPORATE
RIO GRANDE	105	CORPORATE
MENDOZA	103	CORPORATE
CHAPELCO	102	LEISURE
RIO GALLEGOS	98	
POSADAS	89	
MAR DEL PLATA	88	
SAN JUAN	83	
ROSARIO	83	CORPORATE
PUERTO MADR	83	LEISURE
FORMOSA	82	
JUJUY	80	
SANTA FE	79	
PARANA	79	
CORRIENTES	78	
LA RIOJA	77	
SANTA ROSA	72	
SAN RAFAEL	71	
VIEDMA	70	
ESQUEL	69	
SANTIAGO D ES	67	
SAN LUIS	66	
CATAMARCA	66	
TERMAS DE R H	65	

ENE-JUN '16

- RANKING
- OCUPACION / MES

OCUPACION POR RUTA

		Total ge	85%	82%	77%	76%	72%	75%	72%	78%
RANKING	IATA	ANAC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	Total ge
#1	RES	SIS	87%	86%	84%	93%	92%	89%	93%	88%
#2	ROS	ROS	88%	90%	86%	88%	85%	79%	48%	86%
#3	FMA	FSA	92%	82%	83%	80%	86%	88%	101%	85%
#4	USH	USU	94%	92%	82%	75%	75%	78%	67%	84%
#5	COR	CBA	90%	89%	85%	84%	76%	76%	71%	83%
#6	RGA	GRA	95%	97%	85%	76%	70%	76%	78%	82%
#7	PRA	PAR	79%	75%	82%	84%	83%	86%	84%	82%
#8	SFN	SVO	74%	76%	84%	86%	87%	85%	67%	82%
#9	FTE	ECA	92%	87%	80%	83%	66%	68%	48%	82%
#10	IGR	IGU	92%	87%	81%	76%	75%	76%	71%	82%
#11	BRC	BAR	87%	79%	76%	80%	75%	89%	76%	81%
#12	IRJ	LAR	75%	82%	81%	83%	79%	81%	97%	80%
#13	BHI	BCA	79%	82%	80%	82%	80%	76%	78%	80%
#14	JUJ	JUJ	93%	80%	77%	77%	73%	74%	78%	79%
#15	PSS	POS	84%	78%	79%	78%	75%	79%	77%	79%
#16	MDQ	MDP	95%	82%	78%	74%	68%	64%	62%	78%
#17	CPC	CHP	94%	81%	79%	67%	60%	71%	68%	78%
#18	TUC	TUC	78%	82%	76%	75%	75%	78%	84%	77%
#19	CRD	CRV	81%	85%	74%	67%	76%	76%	73%	76%
#20	MDZ	DOZ	81%	84%	80%	75%	69%	68%	74%	76%
#21	CNQ	CRR	76%	75%	67%	85%	73%	75%	83%	75%
#22	RSA	OSA	85%	74%	68%	74%	66%	77%	83%	75%
#23	SLA	SAL	84%	80%	71%	74%	69%	72%	63%	74%
#24	REL	TRE	77%	74%	63%	80%	78%	78%	61%	74%
#25	AFA	SRA	87%	84%	79%	70%	58%	64%	88%	74%
#26	VDM	VIE	89%	79%	65%	71%	62%	74%	56%	73%
#27	RGL	GAL	81%	81%	70%	65%	67%	70%	62%	73%
#28	NQN	NEU	79%	83%	70%	67%	67%	74%	73%	72%
#29	EQS	ESQ	91%	77%	71%	66%	56%	63%	71%	71%
#30	UAQ	JUA	68%	77%	68%	71%	68%	70%	71%	70%
#31	SDE	SDE	67%	73%	74%	71%	66%	68%	76%	70%
#32	LUQ	UIS	79%	72%	65%	70%	59%	74%	56%	69%
#33	CTC	CAT	77%	68%	67%	70%	63%	63%	92%	68%
#34	RHD	TRH	36%	46%	47%	63%	60%	77%	63%	56%
#35	PMY	DRY	50%	51%	41%	49%	54%	57%	67%	51%

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC 248

PAX MENSUALES DESDE BUE
RUTAS CORPORATIVAS HASTA 400KM DE BUE

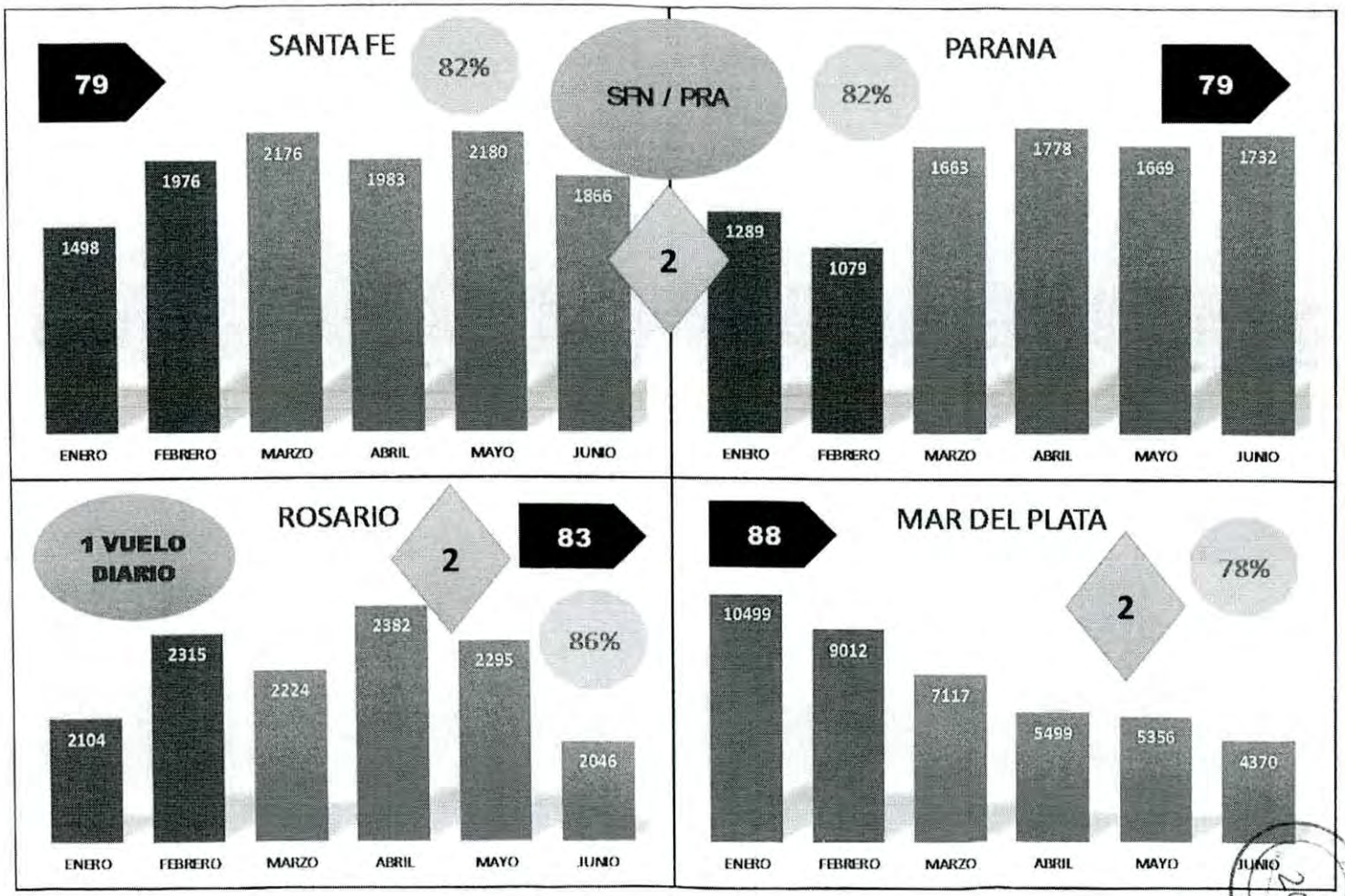
SOLO OPERADAS POR AR

1 a 2 VUELOS DIARIOS A INICIAR EN ATR

PAX PROMEDIO POR VUELO **116**

OCUPACION PROMEDIO 83%

VUELOS DIARIOS **4**



249

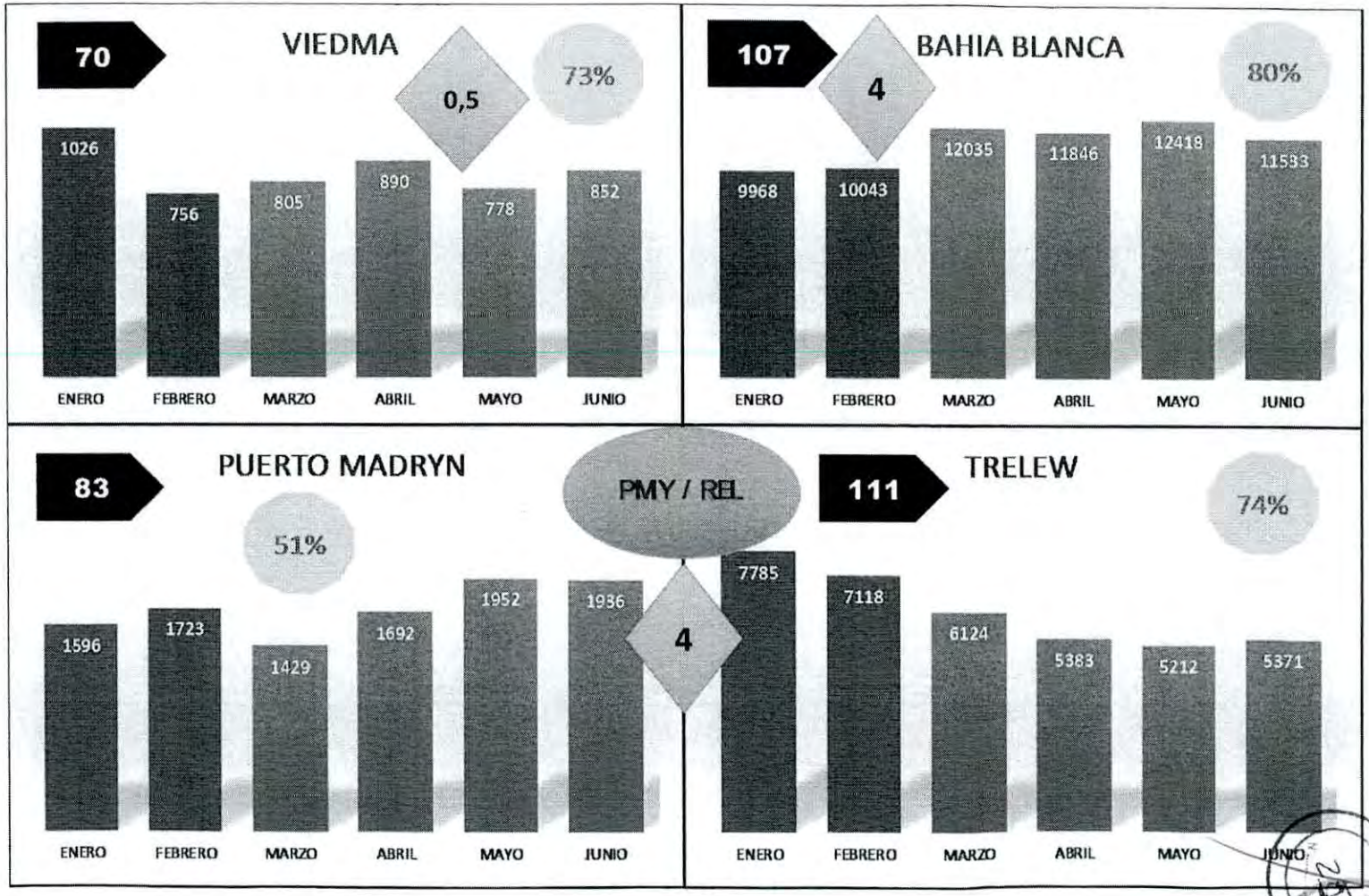
PAX MENSUALES DESDE BUE
RUTAS CON POTENCIAL (PATAGONIA (700 A 1000 KM DE BUE)

SOLO OPERADAS POR AR

PAX PROMEDIO POR VUELO **116**

OCUPACION PROMEDIO 83%

VUELOS DIARIOS **4**



AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 251

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

INFORME D.E.M. N° 35

REF: EXP-ANC: 43567/2016

BUENOS AIRES, 29 NOV 2016

AL DIRECTOR DE ESTUDIOS DE MERCADO Y ESTADÍSTICAS

Remito las presentes actuaciones relacionadas con la presentación efectuada por la Dra. Melisa SINIGAGLIA quien, invocando el carácter de apoderada de la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., solicita se le otorgue concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte en diversas rutas.

Al respecto, el presente informe tiene por objeto asistir en la verificación del cumplimiento de los recaudos exigidos mediante Resolución ANAC N° 1025/2016, por la cual se estableció el modo de acreditación de la capacidad económica financiera de las empresas solicitantes de autorización y/o concesión de rutas. Por tanto, el análisis se circunscribe a los aspectos económicos y financieros obtenidos a partir de la información presentada por la solicitante; en consecuencia, no se analizan cuestiones de naturaleza legal o jurídica relativas a la instrumentación de las herramientas de carácter financieras que pudieran ser eventualmente utilizadas por la peticionaria a efectos de solventar el giro de la prestación empresarial, como así también todas aquellas cuestiones de carácter técnico, operativo y jurídico, que excedan del marco netamente económico.

En tal sentido, de conformidad con lo establecido en el artículo 1° de la citada norma, la empresa presentó documentación contable (apartado II. del Anexo I) correspondiente a los Estados Contable auditados y con firma certificada por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas en virtud de lo reglado por el Art. 133, inciso 2) del Código Aeronáutico para el ejercicio 2015, con fecha de cierre el día 31 de diciembre de 2015 y ejercicio 2014, con fecha de cierre el día 31 de diciembre de 2014, y flujo de fondos del proyecto propuesto (apartado III. del Anexo I), mediante la incorporación de las planillas *Start Up*, *Evaluación de Ruta*, *Análisis de Ruta* y *Consolidada*. Respecto a estas últimas, cabe aclarar que si bien se realizó un muestreo de corroboración de cálculos aritméticos para verificar su correcta confección, las mismas tienen el carácter de

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

Declaración Jurada por lo que toda información allí contenida es responsabilidad de la peticionante, incluidos los datos consignados respecto a unidades, montos y costos.

I.- Análisis general de Estados Contables

En primer lugar, el Patrimonio Neto de la empresa asciende a $ 864.808,37 en el 2015, situación que se mantiene igual desde el año anterior, que según consta a su vez en los Anexos del balance, dicha estabilidad se debe una absorción de la pérdida del ejercicio por parte de los accionistas de S 3.020.407,50. Para el ejercicio económico aquí analizado, la composición de la estructura económica del Activo, se encuentra representada en un 94% Corriente y un 6% No Corriente.

II.- Evolución financiera y económica 2014/2015 MACAIR JET S.A.

Para analizar la evolución de la situación financiera y económica de la empresa, se ha optado por los indicadores que a continuación se resumen, ya que se consideran de fácil interpretación, dentro de la gran cantidad de ratios disponibles para este tipo de estudios.

Indicador[1]		2015	2014
SOLVENCIA	AT/PT	1,02	1,02
LIQUIDEZ	AC/PC	2,53	2,21
FONDO DE MANIOBRA	AC-PC	30.270.118	27.425.194
IMPORTANCIA DEL PASIVO EXIGIBLE	PC/AT	0,37	0,44
ENDEUDAMIENTO	PT/PN	60,24	59,09
IMPORTANCIA DEL CAPITAL PROPIO	PN/AT	0,02	0,02
RENDIMIENTO DEL CAPITAL PROPIO	UN/PN	-3,49	-8,48

En lo que respecta a los indicadores financieros/patrimoniales, aquellos relacionados con la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos, expresados por los ratios de liquidez (corto plazo) como en solvencia (global), se verifican en niveles óptimos y regular respectivamente. Para el primer caso, por cada peso comprometido en deuda de corto plazo la empresa cuenta con $2,53 para hacerles frente con recursos propios disponibles en tal plazo. A su vez, el exceso de activo circulante sobre el pasivo circulante de $ 30.270.118 proporciona una reserva de fondos líquidos en relación con las obligaciones a corto plazo que se encuentran disponibles como margen de

[1] *Las expresiones abreviadas corresponde a: AT (Activo Total); PT (Pasivo Total); AC (Activo Corriente); PC (Pasivo Corriente); PNC (Pasivo No Corriente); PN (Patrimonio Neto); y UN (Utilidad Neta final).*

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

seguridad frente a incertidumbres que podrían generarse en los flujos de fondo de la empresa.

En lo que refiere a la estructura del pasivo y del endeudamiento, en tanto relación de compromisos y recursos propios, los ratios dan muestra de un bajo grado de autonomía y alta dependencia financiera. Por caso, para el año 2015, el activo de la empresa está financiado en un 2% por capitales propios (Importancia del capital propio); el endeudamiento constituido en el pasivo total representa el 60,24% del patrimonio neto; y los pasivos exigibles en el corto plazo representan un 37% del total de bienes y derechos que posee la empresa (Importancia del pasivo exigible). Por otra parte, en lo que refiere a los resultados de la explotación, cabe señalar que para el año 2015, el rendimiento del capital propio fue del -349%.

III.- Análisis de Resultados, ventas y costos 2015/2014 MACAIR JET S.A.

A continuación se resume la información correspondiente al Estado de Resultados correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 y comparativo anterior.

	2014	2015	Var
ingresos	**43.707.075**	**54.320.884**	**24%**
costos	-37.112.453	-44.711.497	20%
resultado bruto	**6.594.622**	**9.609.387**	**46%**
resultado ejercicio	-7.336.197	-3.020.408	-59%

Los ingresos por servicios pasaron de $43.707.075 a $54.320.884 en 2015, lo que significa un incremento del 24%. Por su parte, los costos de los servicios prestados se incrementaron en un 20%. Dicha diferencia arroja en el último periodo una ganancia bruta de $9.609.387 (+46%). No obstante, el resultado final del ejercicio fue negativo en $3.020.408, lo que representa una disminución del 59% respecto al año anterior, explicado por cuestiones no operativas (principalmente resultados financieros y por tenencia, y otros).

IV.- Proyecto presentado

En primer término, la planilla denominada *Start Up*, en la cual se identifican erogaciones totales a realizarse en forma previa a la realización del primer vuelo, en donde el mes -4 asciende a USD101.325, el -3 a USD221.957, el -2 a USD469.690 y el -1

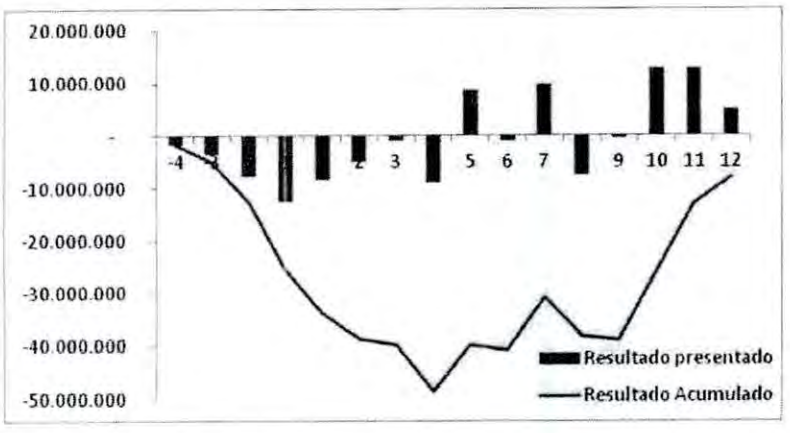
ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

USD758.994, totalizando un monto de USD1.551.966, equivalente en pesos a $25.353.333, teniendo en cuenta un tipo de cambio estimado de 16.55 según cotización Rofex de fecha 18/11/2016, adjunta a la presentación. De allí surge que los costos operativos se encuentran distribuidos en un 44% directos y en un 56% indirectos.

Por su parte, las planillas *Evaluación de ruta*, *Análisis de ruta y Consolidado*, presentan datos de producción y rentabilidad global y por cada trayecto solicitado, junto con una descripción detallada de las principales variables consideradas.

En el análisis de las correspondientes planillas de cada ruta en particular, se observa que la trayectoria de los resultados de los periodos presenta características razonables en términos generales. Esto implica que se presentan resultados negativos en los primeros periodos de iniciada la operación hasta que el proyecto alcance el punto de operación en régimen. En particular, se verifica lo mencionado en las rutas que comienzan a operar al inicio del proyecto presentado, tal es el caso de BUE - ROS – BUE; BUE - SFN – BUE; BUE - PMY – BUE; BUE - NCJ - RCQ - NCJ – BUE; BUE - TDL – BUE y BUE - NCJ - VMA – BUE.

De igual manera, la planilla con los resultados consolidados refleja dicha trayectoria lógica (incluidos los montos de Start Up). Ello se puede verificar en el siguiente gráfico.



En cuanto a resultados de explotación, para el periodo correspondiente a los meses de actividad comercial, se totaliza un saldo de $17.202.586. En donde se obtienen resultados positivos en grados disímiles, como así también negativos en BUE - PMY –

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

BUE; BUE - SFN – BUE; BUE - BHI – BUE; BUE- RSA – BUE; BUE - VDM - PMY – BUE; y BUE - LUQ - RCU – BUE. A continuación se resume el detalle por ruta.

Ruta	Resultado
BUE - MDQ - BUE	6.904.770
BUE - MVD - BUE	6.883.345
BUE - ROS - BUE	4.657.636
BUE - COC - PRA - BUE	3.632.339
BUE - POA - BUE	3.217.073
BUE - NCJ - VMA - BUE	2.907.545
BUE - TDL - BUE	1.705.306
BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE	847.106
BUE -COC - AOL - BUE	742.990
BUE-PMY-CRD-PMY-AEP	198.154
BUE - SFN - BUE	- 275.418
BUE - PMY - BUE	- 687.652
BUE - BHI - BUE	- 1.923.607
BUE- RSA - BUE	- 2.275.229
BUE - VDM - PMY - BUE	- 2.738.027
BUE - LUQ - RCU - BUE	- 6.593.745
Total	17.202.586

En complemento a ello, el Margen Bruto (MB)[2] agregado, el cual se recuerda no tiene en cuenta ciertos gastos indirectos e impuestos, sino que se enfoca en la operación, resulta ilustrativo de las estimaciones efectuadas respecto al desenvolvimiento del negocio.

A nivel desagregado por ruta, dentro del periodo presentado, las rutas con mayor MB corresponden a BUE - COC - PRA – BUE (+19%); BUE-POA-BUE (+13%); BUE - TDL – BUE (+11%) y BUE - NCJ - VMA – BUE (+10%) y con menor BUE- RSA – BUE (-18%); BUE - LUQ - RCU – BUE (-16%) y BUE - BHI – BUE (-9%). Cabe destacar que

[2] Analíticamente el Margen Bruto (MB) se expresa como Ventas-Costos/Ventas. Es decir, margen de explotación respecto a ingresos. Para el presente análisis se ha tomado exclusivamente el ingreso correspondiente al transporte de pasajeros.

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

las últimas dos mencionadas han sido proyectadas en su inicio de operaciones al mes 7 del plan presentado, por lo que aún no se encontrarían en régimen.

Por otro lado, se ha estimado el Punto de Equilibrio[3] (PE) como referencia de análisis, ya que un determinado mercado o segmento puede o no tener un potencial de demanda suficiente para cubrir el nivel de pasajeros a transportar necesario para cubrir los costos y generar disponibilidades. Su cálculo permite una simulación sobre qué nivel de pasajeros transportados o coeficiente de ocupación otorga rentabilidad, en función de las frecuencias, horas de vuelo y costos proyectados por la empresa, las cuales dan sustento de base al cálculo.

Cabe recordar que tanto el análisis del PE como el MB de explotación son herramientas útiles para el análisis e interpretación de una gestión de negocios de una empresa dada pero que no implican, necesariamente, una evaluación en la asignación de recursos del proyecto. Por un lado, el análisis efectuado tiene base en los supuestos presentados por la peticionante (tarifas, estructura de costos y una eficiencia en la utilización de los recursos dada, entre otros) y por otro, bien pueden verificarse servicios y segmentos del mercado que aportan poco o nada al margen bruto, pero que son considerados en el conjunto del negocio que pretende ofrecer a los clientes.

Rutas	PE (PAX)	PE (CO%)
BUE - ROS - BUE	50	69%
BUE - MDQ - BUE	51	71%
BUE - SFN - BUE	49	68%
BUE - PMY - BUE	52	73%
BUE - VDM - PMY - BUE	56	78%
BUE - MVD - BUE	43	59%
BUE - LUQ - RCU - BUE	58	80%
BUE- RSA - BUE	59	82%
BUE - BHI - BUE	56	78%
BUE -COC - AOL - BUE	50	70%
BUE - COC - PRA - BUE	42	59%
BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE	15	78%
BUE - TDL - BUE	13	71%
BUE - NCJ - VMA - BUE	13	67%
BUE-PMY-CRD-PMY-AEP	52	72%
BUE-POA-BUE	44	61%

[3] El Punto de Equilibrio (PE) corresponde al punto en donde los costos igualan a los ingresos. Puede expresarse en unidades transportadas, monto monetario y/o coeficiente de ocupación asociado. Para el presente análisis se ha tomado la tarifa promedio anual, consignadas en las planillas de *Evaluación de Ruta*.

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

La tabla precedente presenta los resultados obtenidos expresados a nivel vuelo individual y en un sentido. Asimismo, se destaca que para las rutas BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE; BUE - TDL - BUE; y BUE - NCJ - VMA - BUE se ha utilizado una configuración de asientos de 19 plazas, y para el resto 72 plazas disponibles.

Por otra parte, en relación a los niveles tarifarios estimados, se verifica una tarifa objetivo en dólares por ruta que, en algunas de ellas, tiende a estabilizarse a partir del mes sexto de operaciones. Se destaca además, que los mismos son promediados respecto de las distintas tarifas que tendrían lugar dentro de la segmentación del mercado. Dentro de esta fijación de precios dinámicos, la tarifa promedio correspondería al siguiente esquema.

Rutas / Mes	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
BUE - ROS - BUE	45	47	50	52	55	55	55	55	55	55	55	55
BUE - MDQ - BUE	-	-	61	50	52	55	58	58	58	58	58	58
BUE - SFN - BUE	48	51	53	56	59	59	59	59	59	59	59	59
BUE - PMY - BUE	120	126	133	140	140	140	140	140	140	140	140	140
BUE - VDM - PMY - BUE	-	-	120	126	126	126	126	126	126	126	126	126
BUE - MVD - BUE	-	-	-	-	61	61	61	61	61	61	61	61
BUE - LUQ - RCU - BUE	-	-	85	85	89	89	98	103	103	103	103	103
BUE- RSA - BUE	-	-	-	-	-	-	69	69	69	69	69	69
BUE - BHI - BUE	-	-	-	-	-	-	71	75	79	79	79	79
BUE -COC - AOL - BUE	-	-	-	-	-	-	89	89	89	89	89	89
BUE - COC - PRA - BUE	-	-	-	-	-	-	85	85	85	85	85	85
BUE - NCJ - RCQ - NCJ - BUE	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171
BUE - TDL - BUE	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69
BUE - NCJ - VMA - BUE	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155
BUE-PMY-CRD-PMY-AEP	-	-	-	-	-	-	190	190	190	190	190	190
BUE-POA-BUE	-	-	-	-	-	-	115	130	144	200	200	165

Por último, en cuanto a lo que financiación se refiere, la empresa informa que durante los meses -4; -3 y -2 hará un aporte irrevocable por un monto total de U$S 1.551.996 para hacer frente a las erogaciones previstas en el Start Up, para lo cual presenta "acta de directorio N° 1" y "Acta de asamblea General Extraordinaria N° 1" junto con una "carta de Garantía irrevocable" de la empresa SYNERGY AEROPSPACE CORP. donde manifiestan por escrito tal intención. Por su parte, para los dos primeros meses de costos fijos de la operatoria propuesta, la empresa adjunta una "carta de Garantía Irrevocable" realizada por SYNERGY AEROSPACE CORP. y acompaña una "certificación sobre DDJJ de manifestación de bienes al 31 de diciembre de 2015". En tal sentido, se ha corroborado que los montos contenidos en dichos documentos coinciden con los calculados en la planilla de Start Up y Consolidada junto con el Anexo de costos fijos adjuntado, lo que no

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

implica una opinión jurídica y/o legal respecto a la utilidad y conveniencia de la documentación mencionada.

V.- Conclusiones

1.- El informe realizado se remite al Estado Contable auditado y con firma certificada por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas en virtud de lo reglado por el Art. 133, inciso 2) del Código Aeronáutico para el periodo 2015 y 2014, con fecha de cierre el día 31 de diciembre, y flujo de fondos del proyecto propuesto, mediante la incorporación de las planillas *Start Up*, *Evaluación de Ruta*, *Análisis de Ruta* y *Consolidada*.

2- Al año 2015 los indicadores de solvencia y liquidez se encuentran en niveles favorables, en donde se destaca un fondo de maniobra que asciende a $30.270.117. Por otra parte, en lo que refiere a la estructura del pasivo, endeudamiento y resultados del ejercicio, se verifica un bajo grado de autonomía en términos generales y pérdidas por $3.020.408 explicadas por cuestiones no operativas (principalmente resultados financieros y por tenencia, y otros).

3.- Respecto al proyecto propuesto, las erogaciones correspondientes al Start Up ascienden a $(25.353.333) y el resultado de explotación de doce meses a $17.202.586. En donde las rutas que totalizan un resultado operativo negativo son BUE - PMY – BUE; BUE - SFN – BUE; BUE - BHI – BUE; BUE- RSA – BUE; BUE - VDM - PMY – BUE; y BUE - LUQ - RCU – BUE, las cuales, en caso de prosperar la solicitud, y al igual que el resto de rutas solicitadas, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 7 inc. c del Capítulo II de los Anexos I y II del Decreto N° 1492/92 Texto Ordenado Decreto N° 2186/92, deberán mantenerse en servicio durante un plazo no inferior a doce meses.

LIC. NICOLAS KUSZNIR
Jefe del Departamento
de Estudios de Mercado
ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 259

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

INFORME D.E.M.E. N° 93

REF: EXP-ANC: 43567/2016

BUENOS AIRES, 30 NOV 2016

A LA DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AEREO

Remito a usted las presentes actuaciones relacionadas con la presentación efectuada por la Dra. Melisa SINIGAGLIA quien, invocando el carácter de apoderada de la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., solicita se le otorgue concesión por el término de QUINCE (15) años para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, en las rutas que a continuación se detallan: 1)BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES; 2)BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES; 3)BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES; 4)BUENOS AIRES - VIEDMA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES; 5) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES; 6)BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES; 7)BUENOS AIRES - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES; 8)BUENOS AIRES - SAN LUIS - RÍO CUARTO - BUENOS AIRES; 9)BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES; 10)BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES; 11)BUENOS AIRES - CONCORDIA - PASO DE LOS LIBRES - BUENOS AIRES; 12)BUENOS AIRES - CONCORDIA - PARANÁ - BUENOS AIRES; 13)BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BUENOS AIRES; 14)BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES; 15)BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES; y 16)BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES.

Al respecto, el presente informe tiene por objeto verificar el cumplimiento de los recaudos exigidos mediante Resolución ANAC N° 1025/2016, por la cual se estableció el modo de acreditación de la capacidad económica financiera de las empresas solicitantes de autorización y/o concesión de rutas. Por tanto, el análisis se circunscribe a los aspectos económicos y financieros obtenidos a partir de la información presentada por la solicitante; en consecuencia, no se analizan cuestiones de carácter técnico, operativo y jurídico, que excedan del marco netamente económico.

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

Sobre el particular, en virtud de lo informado mediante Informe D.E.M. que antecede y a partir de la documentación presentada por la peticionante, surge como hecho relevante del análisis, entre otros, un aporte de capital asociado a su inversión inicial, para lo cual presenta "acta de directorio N° 1" y "Acta de asamblea General Extraordinaria N° 1" junto con una "carta de Garantía irrevocable" de la empresa SYNERGY AEROPSPACE CORP. donde manifiestan por escrito tal intención. Por su parte, para los dos primeros meses de costos fijos de la operatoria propuesta, la empresa adjunta una "carta de Garantía Irrevocable" realizada por SYNERGY AEROSPACE CORP. y acompaña una "Certificación sobre DDJJ de manifestación de bienes al 31 de diciembre de 2015".

A partir de ello, por un lado el patrimonio neto de la empresa pasaría de $864.808 al 31/12/2015 a $25.137.556, para un tipo de cambio estimado en $15,64 de acuerdo a Rofex de noviembre de 2016 e informado en el proyecto presentado, y por otro cubriría los costos operativos fijos mensuales, al menos para los dos primeros meses de la nueva operatoria. Finalmente, se informa que del Estado de Resultados Proyectado presentado, se estiman resultados operativos positivos de forma creciente hasta el 2020 en un orden del 48% anual para el primer año y del 20% anual en los siguientes.

Por tanto, es opinión de esta Dirección que el proyecto en cuestión resultaría razonable en términos económicos y financieros, en condiciones normales de mercado, verificándose indicadores que dan pauta respecto a que el proyecto, y en consecuencia el servicio a ofrecer, pueda llevarse a cabo durante el plazo establecido en el Artículo 7 inc. c del Capítulo II de los Anexos I y II del Decreto N° 1492/92 Texto Ordenado Decreto N° 2186/92.

Sin otro particular, saluda atentamente

AL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL
DE TRANSPORTE AÉREO
Dr. Hernán A. Gómez
S / D

DR. EDUARDO MARCHEGIANI
Director de Estudios de Mercado y Estadísticas
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

A.N.A.C.
FOLIO
N 261

NOTA D.N.T.A. N° 000766

EXP-ANC: 0043567/2016

BUENOS AIRES, 01 DIC. 2016

SEÑOR ADMINISTRADOR:

Elevo las presentes actuaciones en las cuales la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita la concesión de servicios regulares transporte aéreo de pasajeros, carga y correo internos e internacionales con facultad de omitir o alterar escalas, utilizando aeronaves de gran porte, en diversas rutas, a los efectos de la publicación de edictos de ley.

GREGORIO BORDA
Director de Explotación de Servicios Aerocomerciales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

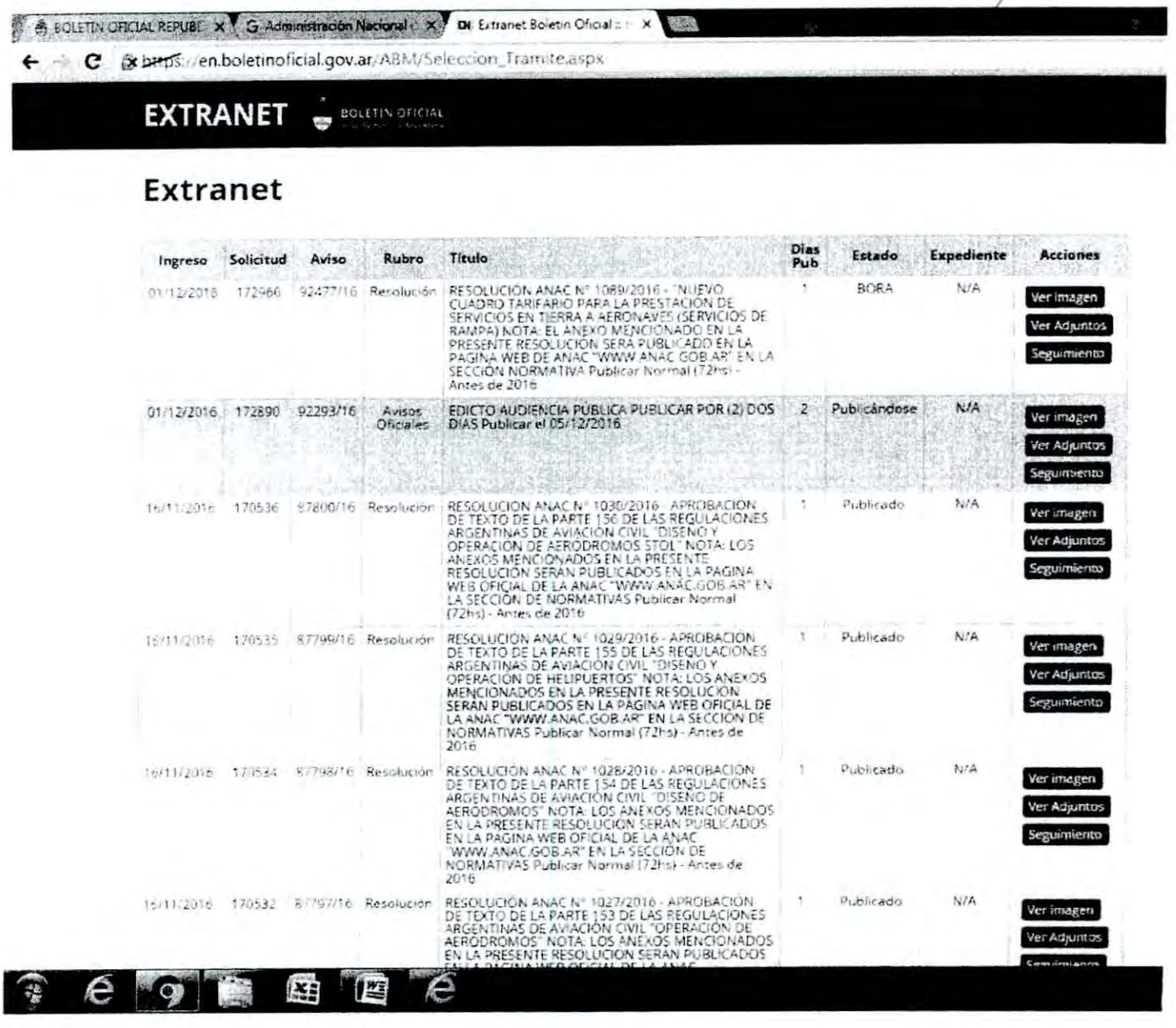
P/A DR. HERNAN ADRIAN GOMEZ
Director Nacional de Transporte Aéreo
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

AL SEÑOR ADMINISTRADOR NACIONAL
DE AVIACIÓN CIVIL
Ing. Juan Pedro IRIGOIN
S. / D.

Publicación en el Boletín Oficial

De : Luis Fernando Lucas Capella <lcapella@anac.gob.ar>
Asunto : Publicación en el Boletín Oficial
Para : Horacio Ernesto Knobel <hknobel@anac.gob.ar>

Horacio, buenas tardes, te envio la solicitud de publicacion en el boletin oficial.



Ingreso	Solicitud	Aviso	Rubro	Título	Dias Pub	Estado	Expediente	Acciones
01/12/2016	172966	92477/16	Resolución	RESOLUCIÓN ANAC N° 1089/2016 - "NUEVO CUADRO TARIFARIO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN TIERRA A AERONAVES (SERVICIOS DE RAMPA) NOTA: EL ANEXO MENCIONADO EN LA PRESENTE RESOLUCIÓN SERA PUBLICADO EN LA PAGINA WEB DE ANAC "WWW.ANAC.GOB.AR" EN LA SECCIÓN NORMATIVA Publicar Normal (72hs) - Antes de 2016	1	BORA	N/A	Ver imagen Ver Adjuntos Seguimiento
01/12/2016	172890	92293/16	Avisos Oficiales	EDICTO AUDIENCIA PUBLICA PUBLICAR POR (2) DOS DIAS Publicar el 05/12/2016	2	Publicándose	N/A	Ver imagen Ver Adjuntos Seguimiento
16/11/2016	170536	87800/16	Resolución	RESOLUCIÓN ANAC N° 1030/2016 - APROBACIÓN DE TEXTO DE LA PARTE 156 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL "DISEÑO Y OPERACIÓN DE AERODROMOS STOL" NOTA: LOS ANEXOS MENCIONADOS EN LA PRESENTE RESOLUCIÓN SERAN PUBLICADOS EN LA PAGINA WEB OFICIAL DE LA ANAC "WWW.ANAC.GOB.AR" EN LA SECCIÓN DE NORMATIVAS Publicar Normal (72hs) - Antes de 2016	1	Publicado	N/A	Ver imagen Ver Adjuntos Seguimiento
16/11/2016	170535	87799/16	Resolución	RESOLUCIÓN ANAC N° 1029/2016 - APROBACIÓN DE TEXTO DE LA PARTE 155 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL "DISEÑO Y OPERACIÓN DE HELIPUERTOS" NOTA: LOS ANEXOS MENCIONADOS EN LA PRESENTE RESOLUCIÓN SERAN PUBLICADOS EN LA PAGINA WEB OFICIAL DE LA ANAC "WWW.ANAC.GOB.AR" EN LA SECCIÓN DE NORMATIVAS Publicar Normal (72hs) - Antes de 2016	1	Publicado	N/A	Ver imagen Ver Adjuntos Seguimiento
16/11/2016	170534	87798/16	Resolución	RESOLUCIÓN ANAC N° 1028/2016 - APROBACIÓN DE TEXTO DE LA PARTE 154 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL "DISEÑO DE AERÓDROMOS" NOTA: LOS ANEXOS MENCIONADOS EN LA PRESENTE RESOLUCIÓN SERAN PUBLICADOS EN LA PAGINA WEB OFICIAL DE LA ANAC "WWW.ANAC.GOB.AR" EN LA SECCIÓN DE NORMATIVAS Publicar Normal (72hs) - Antes de 2016	1	Publicado	N/A	Ver imagen Ver Adjuntos Seguimiento
16/11/2016	170532	87797/16	Resolución	RESOLUCIÓN ANAC N° 1027/2016 - APROBACIÓN DE TEXTO DE LA PARTE 153 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL "OPERACIÓN DE AERÓDROMOS" NOTA: LOS ANEXOS MENCIONADOS EN LA PRESENTE RESOLUCIÓN SERAN PUBLICADOS	1	Publicado	N/A	Ver imagen Ver Adjuntos

Saludos.

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO
N 263

Hipólito Yrigoyen 370, 4° Piso Oficina N° 4266 "F", munidos de la documentación respaldatoria que acredite su vínculo familiar con el agente fallecido y en caso de corresponder la declaratoria de herederos.

Fecha: 18/11/2016.

Lic. ABEL EDUARDO AGUIRRE MANDL, Jefe (Int.) Sección Jubilaciones, División Beneficios.

NOTA: La publicación deberá efectuarse por tres (3) días hábiles consecutivos.

e. 05/12/2016 N° 91881/16 v. 07/12/2016

ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS

DIRECCIÓN DE PERSONAL

SECCIÓN JUBILACIONES

EDICTO BOLETÍN OFICIAL

La Administración Federal de Ingresos Públicos cita por diez (10) días a parientes del agente fallecido Mario FEDERICO (L.E. N° 7.597.565), alcanzados por el beneficio establecido en el artículo 18 del Convenio Colectivo de Trabajo Laudo N° 15/91 (T.O. Resolución S.T. N° 925/10), para que dentro de dicho término se presenten a hacer valer sus derechos en la Sección Jubilaciones, Hipólito Yrigoyen N° 370, 5° Piso, Oficina N° 5648, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Asimismo se cita a quienes se consideren con derecho a la percepción de los haberes pendientes de cobro por parte del agente fallecido a presentarse en la División Gestión Financiera, Hipólito Yrigoyen 370, 4° Piso Oficina N° 4266 "F", munidos de la documentación respaldatoria que acredite su vínculo familiar con el agente fallecido y en caso de corresponder la declaratoria de herederos.

Fecha: 17/11/2016.

Lic. ABEL EDUARDO AGUIRRE MANDL, Jefe (Int.) Sección Jubilaciones, División Beneficios.

NOTA: La publicación deberá efectuarse por tres (3) días hábiles consecutivos.

e. 05/12/2016 N° 91882/16 v. 07/12/2016

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

NOTA A.N.A.C. N° 626

REF.: EXP-ANC:0044567/2016

BUENOS AIRES, 01 DIC. 2016

EDICTO

En cumplimiento de lo determinado por los Artículos 102, 108 y 128 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico) y de lo ordenado por el Decreto N° 1172/2003 y por la Resolución N° 485/2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, se realizará la AUDIENCIA PÚBLICA N° 218 el día martes 27 de diciembre de 2016, a partir de las 9:00 horas, en el Microcine del MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS, sito en Avenida Hipólito Yrigoyen N° 250, 5° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, a fin de tratar las siguientes solicitudes:

PEDIDO I: EXP-ANC:0033994/2016 por el que ALAS DEL SUR S.A. solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo utilizando aeronaves de gran porte.

PEDIDO II: EXP-ANC:0033991/2016 por el que ALAS DEL SUR S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

1) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO y v.v.,

2) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - TRELEW - PUERTO MADRYN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - NEUQUÉN - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,

3) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - VILLA GESELL - MAR DEL PLATA - BAHÍA BLANCA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,

4) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - NEUQUÉN - SAN MARTÍN DE LOS ANDES - ESQUEL y v.v.,

5) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - RÍO CUARTO - SAN LUIS - MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,

6) CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE y v.v.,

7) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - MENDOZA - SAN RAFAEL - SAN JUAN - LA RIOJA - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.,

8) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - SANTA ROSA - VIEDMA y v.v.,

9) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - SANTA FE - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,

10) SALTA - PUERTO IGUAZÚ - EL CALAFATE - SAN CARLOS DE BARILOCHE - CÓRDOBA y v.v.,

11) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - CORRIENTES - RESISTENCIA - FORMOSA y v.v.,

12) SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SAN JUAN - MENDOZA - CÓRDOBA - NEUQUÉN - PERITO MORENO y v.v.,

13) CÓRDOBA - SALTA - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

14) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,

15) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,

16) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,

17) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

18) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,

19) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,

20) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - LOS ÁNGELES (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - SHANGAI (REPÚBLICA POPULAR CHINA) y v.v.,

21) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BARCELONA (REINO DE ESPAÑA) - ROMA (REPÚBLICA ITALIANA) y v.v.,

PEDIDO III: EXP-ANC:0034721/2016 por el que AMERICAN JET S.A. solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, sin limitación de equipo.

PEDIDO IV: EXP-ANC:0034722/2016 por el que AMERICAN JET S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, en las rutas que a continuación se detallan:

1) NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - EL CALAFATE - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,

2) NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA - ISLAS MALVINAS y v.v.,

3) NEUQUÉN - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,

4) NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - PUNTA ARENAS (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,

5) NEUQUÉN - MALARGÜE - MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - TARIJA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

6) NEUQUÉN - CÓRDOBA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

7) NEUQUÉN - CÓRDOBA - RESISTENCIA - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.,

8) NEUQUÉN - ROSARIO - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,

9) NEUQUÉN - ROSARIO - BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,

10) NEUQUÉN - BAHÍA BLANCA - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES y v.v.,

11) NEUQUÉN - CÓRDOBA - ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,

12) NEUQUÉN - SANTA ROSA - BUENOS AIRES y v.v.,

13) NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,

PEDIDO V: EXP-ANC:0033494/2016 por el que ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - ROSARIO - RESISTENCIA - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,

2) BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTIAGO DEL ESTERO - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,

3) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,

4) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,

5) BUENOS AIRES - CORDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,

6) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,

7) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.

PEDIDO VI: EXP-ANC:0043567/2016 por el que AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES,

2) BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES,

3) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,

4) BUENOS AIRES - VIEDMA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,

5) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES,

6) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,

7) BUENOS AIRES - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES,

8) BUENOS AIRES - SAN LUIS - RÍO CUARTO - BUENOS AIRES,

9) BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES,

10) BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES,

11) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PASO DE LOS LIBRES - BUENOS AIRES,

12) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PARANÁ - BUENOS AIRES,

13) BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BUENOS AIRES,

14) BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES,

15) BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES,

16) BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES.

PEDIDO VII EXP-ANC:0043368/2016 por el que 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 rutas que a continuación se detallan:

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 (REPUBLICA 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 EL PALOMAR.

Para poder participar en la Audiencia Pública es necesario, de acuerdo a las normas vigentes, inscribirse en el Registro de Participantes habilitado al efecto en la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL - A.N.A.C., sita en la calle Azopardo N° 1405, 6° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, entre los días 12 y 23 de diciembre de 2016 en el horario de 10 hs. a 15 hs. Asimismo, se podrá tomar vista de los expedientes antes citados.

Los pedidos que no han completado la documentación y requisitos pertinentes a la fecha: serán incluidos en un próximo llamado a Audiencia Pública para el mes de marzo de 2017 en fecha a designar.

Publíquese por DOS (2) días en el Boletín Oficial.

Ing. JUAN PEDRO IRIGOIN, Administrador Nacional de Aviación Civil.

e. 05/12/2016 N° 92293/16 v. 06/12/2016

MINISTERIO DE SALUD

Resolución 2137 - E/2016

Ciudad de Buenos Aires, 30/11/2016

VISTO el expediente N° 2002-17338/13-9 del registro del MINISTERIO DE SALUD, las Leyes 17.132 y 23.873, los Decretos N° 7595/1963, ratificado por Ley 16.478 y N° 587 de fecha 10 de mayo de 2004, la Resolución Ministerial N° 1186 de fecha 16 de agosto de 2013, Resolución Ministerial N° 450/06, Resolución Ministerial N° 1342/07, y

CONSIDERANDO:

Que es necesario afirmar el rol de Rectoría del MINISTERIO DE SALUD en el desarrollo y calidad de los Recursos Humanos en Salud en consenso con las 24 jurisdicciones del país.

Que el ordenamiento racional, la planificación y distribución de los Recursos Humanos en Salud son un componente central de las políticas de Recursos Humanos en Salud.

Que la profesión farmacéutica ha desarrollado diversas modalidades de formación de post grado y esto ha determinado la existencia de especializaciones en la profesión.

Que las especialidades farmacéuticas reconocidas fueron armonizadas con las jurisdicciones provinciales y aprobadas por la Resolución Ministerial N° 1186 de fecha 16 de agosto de 2013.

Que entre dichas especialidades farmacéuticas se encuentra la de Farmacia Hospitalaria.

Que en el Anexo II de la Resolución Ministerial N° 1186 de fecha 16 de agosto de 2013 se ha dispuesto como una de las modalidades de certificación el poseer certificación otorgada por entidad científica de la especialidad, reconocida a tal efecto por la autoridad de aplicación.

Que la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE FARMACÉUTICOS DE HOSPITAL ha solicitado su reconocimiento como entidad científica por el MINISTERIO DE SALUD DE LA NACIÓN,

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CUTRAL CÓ

Camionero borracho casi provoca una tragedia en plena ruta

Un camionero ebrio volcó en la mañana de ayer en el kilómetro 1.345 de la Ruta 22, entre Cutral Có y Zapala. Si bien no se reportaron heridos, cuando le practicaron el test de alcoholemia al conductor encontraron 1,69 gramo de alcohol en sangre, cuando el permitido es 0 en el caso de los conductores profesionales. El camión cisterna, que transportaba gas licuado de petróleo (GLP), volcó a las 8, "a la salida de una curva donde el chofer perdió el control del vehículo por causa de las lluvias", indicaron bomberos de Cutral Có. Al mismo tiempo, aseguraron que un camión de Mendoza llegará hasta el lugar del siniestro para pasar el contenido del transporte. Si bien se le abrió una causa contravencional al conductor, el sujeto no está demorado.

SUSTO. RESULTÓ ILESO

Ahora volcó uno de los hijos de Lorenzetti

Los días de la familia Lorenzetti ultimamente parecen estar marcados por los accidentes viales. Tras el siniestro que sufrió el presidente de la Corte Suprema, en noviembre último, ahora fue su hijo el que volcó en la autopista que une Rosario y Santa Fe. El siniestro ocurrió a la altura de la localidad de Monje, ubicada a unos 80 kilómetros de Rosario, donde Pablo Lorenzetti, un abogado de 32 años, viajaba junto a otros cuatro hombres, todos oriundos de Rafaela. Según se desprende de las primeras averiguaciones, el Chevrolet Cruze (foto) de color gris se descontroló después de morder la

En cumplimiento de lo determinado por los Artículos 102, 108 y 128 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico) y de lo ordenado por el Decreto N° 1172/2003 y por la Resolución N° 485/2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, se realizará la AUDIENCIA PÚBLICA N° 218 el día martes 27 de diciembre de 2016, a partir de las 9:00 horas, en el Microcine del MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS sito en Avenida Hipólito Yrigoyen N° 250, 5° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, a fin de tratar las siguientes solicitudes

PEDIDO I: EXP-ANC 0033994/2016 por el que **ALAS DEL SUR S.A.** solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo utilizando aeronaves de gran porte.

PEDIDO II: EXP-ANC 0033991/2016 por el que **ALAS DEL SUR S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

1) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO y v.v.
2) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - TRELEW - PUERTO MADRYN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - NEUQUÉN - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.
3) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - VILLA GESELL - MAR DEL PLATA - BAHÍA BLANCA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.
4) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - NEUQUÉN - SAN MARTÍN DE LOS ANDES - ESQUEL y v.v.
5) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - RÍO CUARTO - SAN LUIS - MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.
6) CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE y v.v.
7) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - MENDOZA - SAN RAFAEL - SAN JUAN - LA RIOJA - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.
8) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - SANTA ROSA - VIEDMA y v.v.
9) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - SANTA FE - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.
10) SALTA - PUERTO IGUAZÚ - EL CALAFATE - SAN CARLOS DE BARILOCHE - CÓRDOBA y v.v.
11) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - CORRIENTES - RESISTENCIA - FORMOSA y v.v.
12) SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SAN JUAN - MENDOZA - CÓRDOBA - NEUQUÉN - PERITO MORENO y v.v.
13) CÓRDOBA - SALTA - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.
14) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - RIO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.
15) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.
16) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.
17) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.
18) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.
19) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.
20) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - LOS ÁNGELES (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - SHANGAI (REPÚBLICA POPULAR CHINA) y v.v.
21) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BARCELONA (REINO DE ESPAÑA) - ROMA (REPÚBLICA ITALIANA) y v.v.

PEDIDO III: EXP-ANC 0034721/2016 por el que **AMERICAN JET S.A.** solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, sin limitación de equipo.

PEDIDO IV: EXP-ANC 0034722/2016 por el que **AMERICAN JET S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, en las rutas que a continuación se detallan:

1) NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – RÍO GALLEGOS – EL CALAFATE – RÍO GRANDE – USHUAIA y v.v.
2) NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – ISLAS MALVINAS y v.v.
3) NEUQUÉN – TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) – SANTIAGO DE CHILE (REPUBLICA DE CHILE) y v.v.
4) NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – RÍO GALLEGOS – PUNTA ARENAS (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.
5) NEUQUÉN – MALARGÜE – MENDOZA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN – SALTA – TARIJA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.
6) NEUQUÉN – CÓRDOBA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.
7) NEUQUÉN – CÓRDOBA – RESISTENCIA – ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.
8) NEUQUÉN – ROSARIO – PUERTO IGUAZÚ y v.v.
9) NEUQUÉN – ROSARIO – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.
10) NEUQUÉN – BAHÍA BLANCA – MAR DEL PLATA – BUENOS AIRES y v.v.
11) NEUQUÉN – CÓRDOBA – ROSARIO – PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.
12) NEUQUÉN – SANTA ROSA – BUENOS AIRES y v.v.
13) NEUQUÉN – SAN CARLOS DE BARILOCHE – EL CALAFATE – USHUAIA y v.v.

PEDIDO V: EXP-ANC 0033494/2016 por el que **ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - ROSARIO - RESISTENCIA - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.
2) BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTIAGO DEL ESTERO - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.
3) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.
4) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.
5) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.
6) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.
7) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.

PEDIDO VI: EXP-ANC 0043567/2016 por el que **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

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

PEDIDO VII: EXP-ANC 0043368/2016 por el que **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 rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - [illegible]

[redacted]ltimo, ahora fue su hijo el que volcó en la autopista que une Rosario y Santa Fe.
El siniestro ocurrió a la altura de la localidad de Monje, ubicada a unos 80 kilómetros de Rosario, donde Pablo Lorenzetti, un abogado de 32 años, viajaba junto a otros cuatro hombres, todos oriundos de Rafaela.
Según se desprende de las primeras averiguaciones, el Chevrolet Cruze (foto) de color gris se descontroló después de morder la banquina, despistó y dio varios tumbos, por lo que el vehículo quedó destruido.
De milagro, sus ocupantes sólo tuvieron algunos golpes leves, cortes y contusiones, por lo que fueron atendidos en el lugar y luego fueron derivados hasta un centro asistencial de la zona, para completar su revisión.
Junto a Pablo Lorenzetti, el mayor de los tres hijos del titular del Máximo Tribunal de Justicia, viajaban en el rodado Carlos Navarro, de 32 años; Hernán Gatios, de 38; el concejal Lisandro Márgico, de 43; y Tomás Vietto, de 41.
El primero de los choques que involucró a la familia Lorenzetti ocurrió el 13 de noviembre pasado, cuando el presidente de la Corte Suprema sufrió un siniestro en Rafaela, cuando el automóvil en el que viajaba fue embestido por una moto ocupada por dos personas que no llevaban casco, por lo que sufrieron lesiones de gravedad, ya que golpearon sus cabezas contra el piso.
Por su parte, el funcionario resultó ileso.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

PEDIDO V: EXP-ANC 0033494/2016 por el que **ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios [illegible] correo y carga con aeronaves de gran porte en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - ROSARIO - RE[illegible]NCIA - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
2) BUENOS AIRES - SAN MIGUEL D[illegible]CUMÁN - SANTIAGO DEL ESTERO - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
3) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.
4) BUENOS AI[illegible] PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,
5) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPUBLICA DE CHILE) y v.v.,
6) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,
7) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SAN PABLO (REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.

PEDIDO VI: EXP-ANC 0043587/2016 por el que **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

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

PEDIDO VII: EXP-ANC 0043368/2016 por el que **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 rutas que a continuación se detallan:

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 - RIO 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 - RIO 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 - RIO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.
90) ROSARIO - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.
91) ROSARIO - RIO 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 - RIO 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 EL PALOMAR. Para poder participar en la Audiencia Pública es necesario, de acuerdo a las normas vigentes, inscribirse en el Registro de Participantes habilitado al efecto en la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL – A.N.A.C., sita en la calle Azopardo N° 1405, 6° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, entre los días 12 y 23 de diciembre de 2016 en el horario de 10 hs. a 15 hs. Asimismo, se podrá tomar vista de los expedientes antes citados. Los pedidos que no han completado la documentación y requisitos pertinentes a la fecha, serán incluidos en un próximo llamado a Audiencia Pública para el mes de marzo de 2017 en fecha a designar.

:tes
n

El Banco Central de Venezuela informó ayer que a partir del 15 de diciembre entrarán en circulación "de manera progresiva" seis nuevos billetes y tres monedas de mayor denominación con el fin de "optimizar el actual cono monetario" del país. La medida se da en el marco de una inflación que, según el FMI, cierra 2016 con un alza del 475%.

En cumplimiento de lo determinado por los Artículos 102, 108 y 128 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico) y de lo ordenado por el Decreto N° 1172/2003 y por la Resolución N° 485/2016 MINISTERIO DE TRANSPORTE, se realizará la AUDIENCIA PÚBLICA N° 218 el día martes 27 de diciembre de 2016, a partir de las 9:00 horas, en el Microcine del MINISTERIO DE HACIEND FINANZAS PÚBLICAS, sito en Avenida Hipólito Yrigoyen N° 250, 5° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, a fin de tratar las siguientes solicitudes:

PEDIDO I: EXP-ANC:0033994/2016 por el que **ALAS DEL SUR S.A.** solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carg correo utilizando aeronaves de gran porte.

PEDIDO II: EXP-ANC:0033991/2016 por el que **ALAS DEL SUR S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

1) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO y v.v.,
2) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - TRELEW - PUERTO MADRYN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - NEUQUÉN - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,
3) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - VILLA GESELL – MAR DEL PLATA - BAHÍA BLANCA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,
4) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - NEUQUÉN - SAN MARTÍN DE LOS ANDES - ESQUEL y v.v.,
5) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - RÍO CUARTO - SAN LUIS - MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
6) CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE y v.v.,
7) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - MENDOZA - SAN RAFAEL - SAN JUAN - LA RIOJA - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.,
8) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - SANTA ROSA - VIEDMA y v.v.,
9) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - SANTA FE - POSADAS – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
10) SALTA – PUERTO IGUAZÚ - EL CALAFATE - SAN CARLOS DE BARILOCHE - CÓRDOBA y v.v.,
11) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - CORRIENTES - RESISTENCIA - FORMOSA y v.v.,
12) SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SAN JUAN - MENDOZA - CÓRDOBA - NEUQUÉN - PERITO MORENO y v.v.,
13) CÓRDOBA - SALTA - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
14) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIV DEL BRASIL) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - RÍO DE JANEIR (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
15) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
16) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
17) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
18) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHI - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
19) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEI URUGUAY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
20) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - LOS ÁNGELES (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - SHANGAI (REPÚBLICA POPULAR CHINA) y v.v.,
21) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BARCELONA (REINO DE ESPAÑA) - ROMA (REPÚBLIC ITALIANA) y v.v..

EDIDO III: EXP-ANC:0034721/2016 por el que **AMERICAN JET S.A.** solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, ca correo con aeronaves de gran porte, sin limitación de equipo.

EDIDO IV: EXP-ANC:0034722/2016 por el que **AMERICAN JET S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y eo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, en las rutas que a continuación se detallan.

NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – RÍO GALLEGOS – EL CALAFATE – RÍO GRANDE USHUAIA y v.v.,
NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – ISLAS MALVINAS y v.v.,
NEUQUÉN – TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) – SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE HILE) y v.v.,
NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – RÍO GALLEGOS – PUNTA ARENAS (REPÚBLICA E CHILE) y v.v.
NEUQUÉN – MALARGÜE – MENDOZA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN – SALTA – TARIJA STADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
NEUQUÉN – CÓRDOBA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN – SANTA CRUZ DE LA SIERRA STADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
7) NEUQUÉN – CÓRDOBA – RESISTENCIA – ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.,
8) NEUQUÉN – ROSARIO – PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
9) NEUQUÉN – ROSARIO – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
10) NEUQUÉN – BAHÍA BLANCA – MAR DEL PLATA – BUENOS AIRES y v.v.,
11) NEUQUÉN – CÓRDOBA – ROSARIO – PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL) y v.v.,
12) NEUQUÉN – SANTA ROSA – BUENOS AIRES y v.v.,
13) NEUQUÉN – SAN CARLOS DE BARILOCHE – EL CALAFATE – USHUAIA y v.v.

EDIDO V: EXP-ANC:0033494/2016 por el que **ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajero rreo y carga con aeronaves de gran porte en las rutas que a continuación se detallan:

BUENOS AIRES - ROSARIO - RESISTENCIA - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTIAGO DEL ESTERO - SALTA - SAN LVADOR DE JUJUY y v.v.,
BUENOS AIRES - CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
4) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - EL CALAFATE USHUAIA y v.v.,
5) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.
6) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,
7) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v

DIDO VI: EXP-ANC:0043567/2016 por el que **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros eo y carga con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan

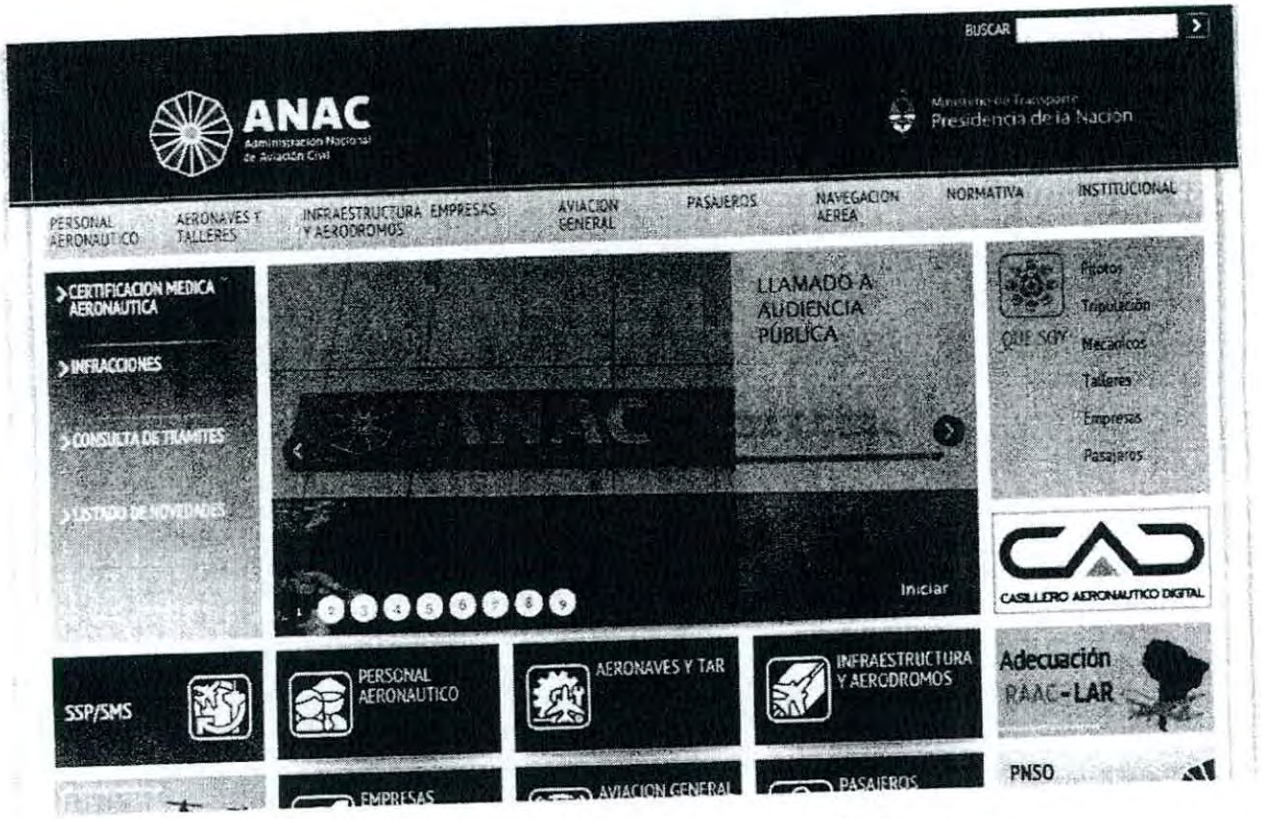
BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES,
BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES,
BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,
BUENOS AIRES - VIEDMA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,
BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES,
BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,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

DIDO VII: EXP-ANC:0043368/2016 por el que **FB LÍNEAS AÉREAS S.A.** solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, c rreo con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan

BUENOS AIRES - PUERTO IGUAZÚ y v.v.
BUENOS AIRES - CÓRDOBA y v.v.
BUENOS AIRES - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.
BUENOS AIRES - MENDOZA y v.v.
BUENOS AIRES - SALTA y v.v.
BUENOS AIRES - NEUQUÉN y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.
BUENOS AIRES - USHUAIA y v.v.,
BUENOS AIRES - EL CALAFATE y v.v.
BUENOS AIRES - COMODORO RIVADAVIA y v.v.
BUENOS AIRES - RESISTENCIA y v.v.
BUENOS AIRES - RÍO GALLEGOS y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN JUAN y v.v.
BUENOS AIRES - POSADAS y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.
BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA y v.v.,
BUENOS AIRES - RÍO GRANDE y v.v.,
BUENOS AIRES - SANTA FE y v.v.,
BUENOS AIRES - FORMOSA y v.v.,
BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN y v.v.
BUENOS AIRES - SAN MARTÍN DE LOS ANDES (CHAPELCO) y v.v.,
BUENOS AIRES - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.,
BUENOS AIRES - LA RIOJA y v.v.,
BUENOS AIRES - ESQUEL y v.v.,
BUENOS AIRES - TRELEW y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA y v.v.,
BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA y v.v.,
BUENOS AIRES - PARANÁ y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN LUIS y v.v.,
BUENOS AIRES - SAN RAFAEL y v.v.,
BUENOS AIRES - ROSARIO y v.v.,
BUENOS AIRES - CORRIENTES y v.v.,
BUENOS AIRES - MALARGÜE y v.v.,
BUENOS AIRES - VIEDMA y v.v.
BUENOS AIRES - SANTA ROSA y v.v.,
CÓRDOBA - MENDOZA y v.v.
CÓRDOBA - SALTA y v.v.,
CÓRDOBA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
CÓRDOBA - EL CALAFATE y v.v.,
CÓRDOBA - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
CÓRDOBA - NEUQUÉN 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 BOLI 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
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)
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.,

635

A.N.A.C.
FOLIO
268



LLAMADO A AUDIENCIA PÚBLICA

LLAMADO A AUDIENCIA PÚBLICA

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

NOTA A.N.A.C. N° 626

REF.: EXP-ANC:0044567/2016

BUENOS AIRES, 01 DIC. 2016

EDICTO

En cumplimiento de lo determinado por los Artículos 102, 108 y 128 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico) y de lo ordenado por el Decreto N° 1172/2003 y por la Resolución N° 485/2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, se realizará la AUDIENCIA PÚBLICA N° 218 el día martes 27 de diciembre de 2016, a partir de las 9:00 horas, en el Microcine del MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS, sito en Avenida Hipólito Yrigoyen N° 250, 5° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, a fin de tratar las siguientes solicitudes:

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C.
FOLIO
269

PEDIDO I: EXP-ANC:0033994/2016 por el que ALAS DEL SUR S.A. solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo utilizando aeronaves de gran porte.

PEDIDO II: EXP-ANC:0033991/2016 por el que ALAS DEL SUR S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

1) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO y v.v.,

2) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - TRELEW - PUERTO MADRYN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - NEUQUÉN - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,

3) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - VILLA GESELL - MAR DEL PLATA - BAHÍA BLANCA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,

4) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - NEUQUÉN - SAN MARTÍN DE LOS ANDES - ESQUEL y v.v.,

5) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - RÍO CUARTO - SAN LUIS - MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,

6) CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE y v.v.,

7) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - MENDOZA - SAN RAFAEL - SAN JUAN - LA RIOJA - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.,

8) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - SANTA ROSA - VIEDMA y v.v.,

9) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - SANTA FE - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,

10) SALTA - PUERTO IGUAZÚ - EL CALAFATE - SAN CARLOS DE BARILOCHE - CÓRDOBA y v.v.,

11) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - CORRIENTES - RESISTENCIA - FORMOSA y v.v.,

12) SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - SAN JUAN - MENDOZA - CÓRDOBA - NEUQUÉN - PERITO MORENO y v.v.,

13) CÓRDOBA - SALTA - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

14) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,

636
A.N.A.C.
FOLIO
N 270

15) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,

16) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,

17) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

18) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,

19) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,

20) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - LOS ÁNGELES (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - SHANGAI (REPÚBLICA POPULAR CHINA) y v.v.,

21) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BARCELONA (REINO DE ESPAÑA) - ROMA (REPÚBLICA ITALIANA) y v.v.,

PEDIDO III: EXP-ANC:0034721/2016 por el que AMERICAN JET S.A. solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, sin limitación de equipo.

PEDIDO IV: EXP-ANC:0034722/2016 por el que AMERICAN JET S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas, en las rutas que a continuación se detallan:

1) NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - EL CALAFATE - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,

2) NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA - ISLAS MALVINAS y v.v.,

3) NEUQUÉN - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,

4) NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - PUNTA ARENAS (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,

5) NEUQUÉN - MALARGÜE - MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - TARIJA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

6) NEUQUÉN - CÓRDOBA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,

7) NEUQUÉN - CÓRDOBA - RESISTENCIA - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.,

8) NEUQUÉN - ROSARIO - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 271

9) NEUQUÉN - ROSARIO - BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,

10) NEUQUÉN - BAHÍA BLANCA - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES y v.v.,

11) NEUQUÉN - CÓRDOBA - ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,

12) NEUQUÉN - SANTA ROSA - BUENOS AIRES y v.v.,

13) NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,

PEDIDO V: EXP-ANC:0033494/2016 por el que ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - ROSARIO - RESISTENCIA - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,

2) BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTIAGO DEL ESTERO - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,

3) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - MENDOZA - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,

4) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,

5) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,

6) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,

7) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.

PEDIDO VI: EXP-ANC:0043567/2016 por el que AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES,

2) BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES,

3) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,

4) BUENOS AIRES - VIEDMA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,

5) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES,

6) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES,

7) BUENOS AIRES - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES,

634
A.N.A.C.
FOLIO
272

8) BUENOS AIRES - SAN LUIS - RÍO CUARTO - BUENOS AIRES,

9) BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES,

10) BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES,

11) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PASO DE LOS LIBRES - BUENOS AIRES,

12) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PARANÁ - BUENOS AIRES,

13) BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BUENOS AIRES,

14) BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES,

15) BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES,

16) BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES.

PEDIDO VII EXP-ANC:0043368/2016 por el que 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 rutas que a continuación se detallan:

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.,

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C.
FOLIO
273

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.,

A.N.A.C. FOLIO 224

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.,

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C.
FOLIO
275

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.,

639

A.N.A.C. FOLIO 276

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 EL PALOMAR.

Para poder participar en la Audiencia Pública es necesario, de acuerdo a las normas vigentes, inscribirse en el Registro de Participantes habilitado al efecto en la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL - A.N.A.C., sita en la calle Azopardo N° 1405, 6° Piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, entre los días 12 y 23 de diciembre de 2016 en el horario de 10 hs. a 15 hs. Asimismo, se podrá tomar vista de los expedientes antes citados.

Los pedidos que no han completado la documentación y requisitos pertinentes a la fecha: serán incluidos en un próximo llamado a Audiencia Pública para el mes de marzo de 2017 en fecha a designar.

Publíquese por DOS (2) días en el Boletín Oficial.

Ing. JUAN PEDRO IRIGOIN, Administrador Nacional de Aviación Civil.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CUDAP: TRI-ANC:0010896/2016

Organismo: ANAC

A.N.A.C. FOLIO Nº 277

Datos de registración
Fecha y hora: 05-Dic-2016 16:41:43
Área: ADEXSERA@anac - Dir.Explot.Serv. Aerocom.

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AEROLINEAS ARGENTINAS S.A.

Responsable local
ADEXSERA@anac - Dir.Explot.Serv. Aerocom.

Desde
05-Dic-2016 16:41:43

.ulo: SOLICITA VISTA

Texto

SOLICITA VISTA

Fecha de impresión: 05-Dic-2016 16:41:43

CUDAP : TRI-ANC:0010896/2016

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 278

SOLICITA VISTA. AUTORIZA.

5 de diciembre de 2016

ADMINISTRACION NACIONAL
DE AVIACION CIVIL
- 5 DIC 2016
TRI. Nº

Señor Administrador de la
Administración Nacional de Aviación Civil
Ing. Juan Pedro Irigoin
S / D

Ref.: NOTA A.N.A.C. N° 626/2016
EXP-ANC:0043567/2016

De mi mayor consideración:

Marina Ávila Montequín, en mi carácter de apoderada de Aerolíneas Argentinas S.A. (en adelante, "ARSA") y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. (en adelante, "AUSA"), constituyendo domicilio en Av. Rafael Obligado s/n, Terminal 4, 6° Piso, Aeroparque Jorge Newbery, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ante el Señor Director me presento y respetuosamente digo:

1. Que conforme acredito con el poder que acompaño para su agregación de estos obrados, poseo facultades suficientes para comparecer ante Señor Administrador.

2. Que vengo a solicitar vista integral y copias del expediente N° EXP-ANC: 0043567/2016 a través del cual la empresa Avian Líneas Aéreas S.A. solicitó el otorgamiento de concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, y de toda otra actuación relacionada, por el término de diez (10) días hábiles administrativos, otorgándose fotocopias de las piezas que mi parte considere oportunamente pertinentes.

3. Esta solicitud se efectúa en los términos de los artículos 1, inciso e), apartado 4 de la Ley 19.549; 38 y 76 del Decreto N° 1759/72, a los efectos de contar con la información y/o documentación necesaria para la participación de ARSA y AUSA en la audiencia pública que se celebrará para el tratamiento de la solicitud referida en los términos y de acuerdo a los plazos dispuestos por la Resolución N° 485-E/2016 del Ministerio de Transporte.

4. A fin de tomar la vista solicitada y obtener las fotocopias mencionadas, autorizo a las Dras. Marcela Echegoyen, Silvina Aguirre, Florencia Macchi, Guillermina Tajan y Mariel Nicolosi, a la Srta. Marina Sabatier y al Sr. Pal Asseff a presentarse en mi nombre y retirar las copias de las actuaciones administrativas cuya vista es requerida.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

ESCRIBANO
Carlos A. Marcovecchio
Reg. 725 MAR 2934

POLIO

N 015589495 279

CECBA - LEY404 GCBA
LEGALIZACION
121022 531940

22/10/2012 14:18:04

PRIMERA COPIA. PODER PARA ASUNTOS JUDICIALES Y ADMINISTRATIVOS: AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. a favor de MARINA CONCEPCION AVILA MONTEQUIN. ESCRITURA NUMERO CIENTO OCHENTA Y TRES. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a quince de octubre de dos mil doce, ante mi Escribano Autorizante COMPARECE: **Mariano RECALDE**, argentino soltero, con Documento Nacional de Identidad 22.675.554, mayor de edad, domiciliado en Bouchard 547, piso 9, de esta Ciudad, de mi conocimiento doy fe. Concurre en su carácter de Presidente de **AEROLINEAS ARGENTINAS S.A.,** con domicilio en Bouchard 547, piso 9, de esta Ciudad; existencia y personería que acredita con: 1) Escritura de Constitución Social N° 240 pasada con fecha 22 de octubre de 1990 al Folio 872, por ante el Escribano General de Gobierno de la Nación Natalio P. Etchegaray, inscripta en la Inspección General de Justicia con fecha 26 de octubre de 1990 bajo el número 7922 del Libro 108 Tomo A de S.A. 2) Escritura de Reforma de la Cláusula Cuadragésimo Segunda de los Estatutos Sociales N° 964 pasada con fecha 14 de diciembre de 1990 al Folio 2603 del Registro 312 de esta Ciudad, por ante el escribano Alfredo Rueda, inscripta en el Registro Público de Comercio el 20 de febrero de 1990 bajo el número 9565 del Libro 108 Tomo A de S.A. 3) Escritura de Aumento de Capital N° 311 pasada con fecha 7 de agosto de 1991 al Folio 1091 del registro 537 de esta Ciudad, por ante el Escribano Ignacio Allende, inscripta en segunda copia en la Inspección general de Justicia el 23 de agosto de 1991 bajo el número 6296 del Libro 109 Tomo A de S.A.. 4) Escritura rectificatoria N° 414 pasada con fecha 30 de septiembre de 1991 al Folio 1477 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 10 de octubre de 1991 bajo el número 8314 del Libro 110 Tomo A de S.A.. 5) Escritura de Aumento de Capital otorgada por escritura

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

N 015589495

589 del 23 de noviembre de 1992 pasada al Folio 2115 del registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 25 de noviembre de 1992 bajo el número 11445 del Libro 112 Tomo A de S.A. 6) Escritura de Aumento de Capital y Reforma de Estatutos Sociales N° 664 pasada con fecha 30 de diciembre de 1992 al Folio 2115 del registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 8 de enero de 1993 bajo el número 175 del Libro 112 Tomo A de S. A. 7) Escritura de Reforma de Estatutos N° 242 pasada con fecha 14 de mayo de 1993 al Folio 984 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 10 de junio de 1993 bajo el número 4983 del Libro 113 Tomo A de S.A. 8) Escritura de Aumento de Capital y Reforma de Estatutos Sociales N° 360 pasada con fecha 19 de julio de 1993 al Folio 1550 del Registro 537 de esta Ciudad, ante el Escribano Ignacio Allende, inscripta en la Inspección General de Justicia el 23 de diciembre de 1993 bajo el número 13227 del Libro 114 Tomo A de S.A., 9) Escritura de Reforma de Estatutos Sociales N° 709 pasada con fecha 28 de diciembre de 1993 al Folio 3019 del Registro 537 de esta Ciudad, por ante el escribano Carlos Allende, inscripta en la Inspección General de Justicia el 10 de enero de 1994 bajo el número 295 del Libro 114 Tomo A de S.A. 10) Escritura de Aumento de Capital y Reforma Estatutaria N° 307 pasada con fecha 11 de mayo de 1994 al Folio 1168 del Registro 537 de esta Ciudad , inscripta en la Inspección General de Justicia el 5 de septiembre de 1994 bajo el número 8895 del Libro 115 Tomo A de S.A. 11) Escritura de Reforma de Estatutos Sociales N° 648 pasada con fecha 28 de septiembre de 1994 al Folio 2782 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 3 de octubre de 1994 bajo el número 10115 del Libro 115 Tomo A de S.A. 12) Escritura de Reducción de Capital Social y Reforma de Estatutos Sociales N° 779 pasada con fecha 18 de noviembre de 1994 al Folio 3377

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

ESCRIBANO
Carlos A. Marcovecchio
Reg. 725 Mat. 2934

A.N.C.
FOLIO
N° 280

N 015589496

del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 23 de noviembre de 1994 bajo el número 12.137 del Libro 116 Tomo A de S.A. 13) Escritura de Reducción de Capital y Reforma Estatutaria N° 586, pasada con fecha 14 de julio de 1997 al Folio 2173 del registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 16 de octubre de 1997 bajo el número 11955 del Libro 122 Tomo A de S.A. 14) Escritura de Aumento de Capital otorgado por escritura N° 1058 del 11 de diciembre de 1997 al Folio 4140 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 23 de noviembre de 1994 bajo el número 12137 del Libro 116 Tomo A de S.A. 15) Escritura de Reforma Estatutaria y Reordenamiento de Estatutos Sociales N° 159 pasada con fecha 22 de marzo de 1999 al Folio 673 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 6 de abril de 1999 bajo el número 4671 del Libro 4 Tomo A de S.A. 16) Escritura de Reducción de Capital N° 408 del 30 de junio de 1998 al Folio 1504 del registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 17 de marzo de 1999 bajo el número 3746 del Libro 4 Tomo de S. A. 17) Reforma y Reordenamiento de Estatutos otorgada por escritura 741 del 11 de octubre de 2000 al Folio 2507 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 19 de diciembre de 2000 bajo el número 18817 del Libro 13 Tomo de S.A. 18) Escritura de Aumento de Capital y Reforma Estatutaria N° 223 del 23 de marzo de 2001 al Folio 808 del registro 537 de esta Ciudad y su complementaria de Aumento de Capital y Reforma Estatutaria N° 233 del 27 de marzo de 2001 al Folio 873 del citado Registro, inscriptas en la Inspección General de Justicia el 7 de junio de 2002 bajo el número 5605 del Libro 17 Tomo de S.A. 19) Reducción de Capital y Reforma Estatutaria otorgada por escritura N° 869 del 5 de julio de 2002 al Folio 803 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Ins-

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

N 015589496

pección General de Justicia el 20 de agosto de 2004 bajo el número 10.247 del Libro 25 Tomo de S.A. 20) Aumento de Capital otorgado por escritura 93 del 19 de marzo de 2004 pasada ante el Registro 1602 de esta Ciudad al Folio 185 y su complementaria número 94 del 19 de marzo de 2004 pasada al Folio 198 del citado Registro, inscriptas en la Inspección General de Justicia el 21 de octubre de 2004 bajo el número 13.178 del Libro 26 Tomo de S.A. 21) Aumento y Reducción de Capital con Reforma de Estatutaria otorgada por escritura 76 del 8 de febrero de 2006 al Folio 166 del Registro 1671 de esta Ciudad ante la Escribana Maria Bulubasich, inscripta en la Inspección General de Justicia el 21 de noviembre de 2007 bajo el número 19.593 del Libro 37 Tomo de S.A. 22) Escritura de Reforma de Estatuto número 631 del 27 de diciembre de 2006 al Folio 1265 del Registro 1602 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 21 de noviembre de 2007 bajo el número 19.595 del Libro 37 Tomo de S.A. 23) Escritura de Reforma de Estatuto número 632 del 27 de diciembre de 2006 al Folio 1273 por ante la Escribana de esta Ciudad Maria Bulubasich Titular del Registro 1671, inscripta en la Inspección General de Justicia el 21 de noviembre de 2007 bajo el número 19.596 del Libro 37 Tomo de S.A. 24) Acta de Asamblea de elección de autoridades del 13 de julio de 2009 y de Directorio del 16 de julio de 2009 de distribución de cargos. La documentación relacionada precedentemente en sus originales tengo a la vista y en fotocopia autenticada obra agregada al Folio 186, Protocolo Año 2009 de este mismo Registro. 26) Acta de Directorio del 21 de septiembre de 2010 de redistribución de cargos, que tengo a la vista y en fotocopia autenticada obra agregada al Folio 416, Protocolo Año 2010 de este mismo Registro. 27) Acta de Directorio de fecha 9 de agosto de 2012 que autoriza el presente acto, que tengo a la vista y en fotocopia autenticada de sus partes pertinentes obra agregada al Folio 456, Protocolo Corriente.

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

ESCRIBANO
Carlos A. Mascovicchio
REG. 725 MAT. 2934

N 015589497

FOLIO 281

Y el otorgante en el carácter invocado DICE: Que otorga **PODER PARA ASUNTOS JUDICIALES Y ADMINISTRATIVOS a favor de la Doctora Marina Concepción AVILA MONTEQUIN, (DNI 28.165.518),** para que en nombre y representación de Aerolíneas Argentinas SA. actuando en la República Argentina y en cualquier lugar del exterior del país, la representen en todos los asuntos judiciales, extrajudiciales y administrativos de cualquier naturaleza que al presente tenga pendiente y los que se presenten en el futuro, como actora, demandada, tercerista o interesada en cualquier lugar de la República o del exterior del Pais, presentándose ante los Jueces y Tribunales Federales, Civiles, Comerciales, del Trabajo, Criminales, Correccionales y de cualquier otro fuero, Tribunal Municipal de Faltas, Estado Nacional y Estados Provinciales, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Secretarías, Subsecretarías, Direcciones Generales, Direccionales Nacionales y cualquier otra oficina pública Nacional, Municipal o Provincial, entes autónomos, autárquicos y ante todo tipo de entidades y personas físicas o jurídicas, públicas o privadas. En ejercicio de su representación podrán presentar toda clase de escritos, escrituras y documentos, cobrar y percibir judicial o extrajudicialmente toda suma de dinero, valores o cosas que actualmente se le adeude a la mandante o en lo sucesivo se le adeudase, por cualquier causa, razón, título o procedencia, entablar y contestar demandas o reconvenciones, formular denuncias, querellas y acciones criminales, prorrogar y declinar jurisdicción, ofrecer y desistir pruebas, poner absolver posiciones, oponer y deducir excepciones, transar, exigir y prestar cauciones reales y juratorias o personales, producir y exigir informaciones, concurrir a audiencias de conciliación con las más amplias facultades, celebrar conciliaciones y transacciones. Asimismo los faculta para que soliciten desalojos y lanzamientos, embargos preventivos y definitivos, inhibiciones, dando las fianzas que fueren necesarias, apelen, re-

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

N 015589497

nuncien, desistan, tachen, acusen, recusen, digan de nulidad, simulación o fraude, concurran a juicios verbales que se decreten para cotejo de letras, reconocimiento de firmas y otros documentos, suscriban todas las actas necesarias, para que propongan y/o nombren a toda clase de peritos, tasadores, contadores, martilleros, calígrafos, escribanos y cuantos mas funcionarios fuesen precisos, soliciten la venta de los bienes de los deudores o fiadores, demanden toda clase de indemnizaciones compulsas de libros, asistan a asambleas y juntas de acreedores, pudiendo solicitar, denegar y admitir quitas, finiquitos y esperas y toda forma de pago; soliciten declaraciones de quiebras, desempeñen y renuncien a cualquier cargo que se le confiera a la mandante, perciban, otorgando y firmando recibos y cartas de pago, pidan el secuestro de mercaderías y otros efectos, interpongan toda clase de recursos, incluso los de inconstitucionalidad e inaplicabilidad de ley, firmen toda clase de escrituras públicas o documentos privados que sean inherentes a las facultades conferidas en este mandato, el cual podrán sustituir total o parcialmente. Se deja constancia que las facultades enumeradas precedentemente son a título meramente enunciativo, no limitativas de otras facultades implícitas, por cuyo motivo la mandataria queda autorizada para realizar todos los actos y diligencias necesarias que directa o indirectamente se relacionen con este mandato, ya sea ello en razón de las leyes actuales y sus reformas o por las leyes y decretos que en el futuro se dictaren. Sin más nada que agregar leo al compareciente, quien se ratifica de su contenido y firma por ante mi, doy fe. **Mariano RECALDE.** Está mi Sello. **Carlos Augusto MARCOVECCHIO.** **CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mí al **Folio 462** del **Registro Notarial 725** a mi cargo, para **LA APODERADA** expido la presente **PRIMERA COPIA** en cuatro Sellos de Actuación Notarial números N015589495, N015589496, N015589497 y N015589498, que firmo y sello en el lugar y fecha de

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL · REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

N 015589498

su otorgamiento

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 282

ESCRIBANO
Carlos A. Marcovecchio
REG. 725 MAT. 2934

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

644

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 283

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

LEGALIZACION
LEY 404

L 011075392

EL COLEGIO DE ESCRIBANOS de la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, en virtud de las facultades que le confiere la ley orgánica vigente, LEGALIZA la firma y sello del escribano CARLOS AUGUSTO MARCOVECCHIO obrantes en el documento anexo, presentado en el día de la fecha bajo el Nº 121022531940/A La presente legalización no juzga sobre el contenido y forma del documento.

Buenos Aires, Lunes 22 de Octubre de 2012

COLEGIO DE ESCRIBANOS
LEGALIZACION
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ESC. ELISABETH DELIA MANTELLI
COLEGIO DE ESCRIBANOS
LEGALIZADORA

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

ANIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

ESCRIBANO
Carlos A. Marcovecchio
REG. 725 MAT. 7934

FOLIO 284

N 015589502

CECBA - LEY404 GCBA
LEGALIZACION
121022 531939

14 18 04

22/10/2012

PRIMERA COPIA. PODER PARA ASUNTOS JUDICIALES Y ADMINISTRATIVOS: AUSTRAL LINEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A. a favor de Marina CONCEPCION/AVILA MONTEQUIN. ESCRITURA NUMERO CIENTO OCHENTA Y OCHO. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a quince de octubre de dos mil doce, ante mi Escribano Autorizante COMPARECE: **Mariano RECALDE**, argentino soltero, con Documento Nacional de Identidad 22.675.554, mayor de edad, domiciliado en Bouchard 547, piso 9, de esta Ciudad, de mi conocimiento, doy fe, así como que concurre en su carácter de Presidente de **AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A** , con domicilio en Bouchard 547, piso 9, de esta Ciudad; existencia y personeria que acredita con la siguiente documentación: 1) Escritura de Constitución Social de fecha 27 de abril de 1987, pasada ante el Escribano de esta Ciudad Alvaro Gutierrez Zaldivar al Folio 549 del Registro 374 a su cargo, inscripta en la Inspección General de Justicia conjuntamente con sus complementarias 252 y 301 de fecha 15 de mayo y 11 de junio de 1987, otorgadas ante el mencionado Escribano Alvaro Gutierrez Zaldivar, bajo el número 5218 del Libro 104, Tomo A de S.A. 2) Escritura de Aumento de Capital Social y Reforma Estatutaria número 604 pasada al Folio 1629 del Registro de esta Ciudad 374, inscripta en la Inspección General de Justicia conjuntamente con la escritura complementaria número 690 del 29 de diciembre de 1980, pasada al Folio 1832 del citado Registro, el 21 de abril de 1988 bajo el número 2237 del Libro 105, Tomo A de S.A. 3) Escritura de Aumento de Capital Social, Reforma Estatutaria y Reordenamiento de Estatuto número 1109 de fecha 29 de diciembre de 1992, pasada al Folio 3397 del Registro 312 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 6 de enero de 1993 bajo el número 124 del Libro 112 Tomo A de S.A. 4) Escritura de Aumento de Capital Social y Reforma Estatutaria número 592 de fecha

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

N 015589502

19 de julio de 1993, pasada al Folio 1709 de Registro 312 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 5 de agosto de 1993 bajo el número 7234 del Libro 113 Tomo A de S.A. 5) Escritura de Aumento de Capital Social número 7144 de fecha 23 de junio de 1994, pasada al Folio 3489 del Registro 312 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 6 de setiembre de 1994 bajo el número 8978 del Libro 115 Tomo A de S.A. 6) Escritura de Inscripción de autoridades número 903 del 30 de diciembre de 1984, pasada al Folio 3970 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 19 de enero de 1995 bajo el número 110 del Libro 15 Tomo de Nombramiento y Cesación de Administradores. 7) Escritura de inscripción de autoridades número 904 del 30 de diciembre de 1994, pasada al Folio 3972 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 19 de enero de 1995 bajo el número 111 del Libro 15 Tomo de Nombramiento y Cesación de Administradores. 8) Escritura de Cambio de Denominación de Cielos del Sur S.A. por su actual de Austral Lineas Aéreas -Cielos del Sur S.A., Aumento de Capital Social y Reforma Estatutaria del 5 de junio de 1995, pasada ante el Registro 537 de esta Ciudad a cargo del Escribano Ignacio Manuel Allende, inscripta en la Inspección General de Justicia el 29 de junio de 1995 bajo el número 5622 del Libro 17 Tomo A de S.A. 9) Escritura de Reforma Estatutaria número 376 del 10 de julio de 1995 pasada al Folio 1743 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 13 de julio de 1995 bajo el número 6156 del Libro 117 Tomo de S.A. 10) Escritura de Reordenamiento y Reforma Estatutaria número 105 del 30 de diciembre de 1997 pasada a Folio 4307 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 22 de enero de 1998 bajo el número 820 del Libro 123 Tomo A de S.A. 11) Escritura de Reforma y Reordenamiento de Estatuto número 927 del 22 e diciembre de 1998 pasada al Fo-

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL · REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL LEY 404

ESCRIBANO Carlos V. Marcovecchio REG. 785 MAT. 3934

N 015589503

A.N.A.C. FOLIO Nº 285

lio 3559 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 15 de enero de 1999 bajo el número 795 del Libro 4 Tomo de S.A.. 12) Escritura rectificatoria e Reforma y Reordenamiento de Estatuto número 588 del 30 de agosto de 1999 pasada al Folio 2124 de Registro 537 de esta Ciudad, inscripta en la Inspección General de Justicia el 28 de setiembre e 1999 bajo el número 14532 del Libro 7 Tomo de S.A. 13) Escritura de Reforma y Reordenamiento de Estatuto número 742 del 11 de octubre de 2000 pasada al folio 2523 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta e la Inspección General de Justicia el 1 de noviembre de 2000 bajo el número 16403 del Libro 13 Tomo de S.A. 14) Escritura de Cambio de domicilio número 295 del 24 de abril de 2001 pasada al folio 1076 del Registro 537 de esta Ciudad, inscripta e la Inspección General de Justicia el 5 de noviembre de 2001 bajo el número 15148 Libro 16 Tomo de S.A. 15) escritura de Aumento de Capital Social número 350 del 7 de octubre de 2003 pasada al Folio 686 y su complementaria número 351 del 7 de octubre de 2003 pasada al Folio 691 y escritura número 470 del 26 de noviembre de 2003 pasada al Folio 910 todas del Registro 1671 de esta Ciudad, inscriptas en la Inspección General de Justicia el 30 de enero de 2004 bajo el número 1389 del Libro 24 Tomo de S.A. 16) Acta de Asamblea del 13 de julio de 2009 de elección de los integrantes del Directorio. 17) Acta de Directorio del 16 de julio de 2009 de distribución de cargos de los integrantes del Directorio. La documentación relacionada en sus originales tengo a la vista y en fotocopia autenticada obra agregada al Folio 314, Protocolo Año 2009 de este mismo Registro. 18) Acta de Directorio de fecha 24 de noviembre de 2010 de designación de nuevo Vicepresidente, que tengo a la vista y en fotocopia autenticada obra agregada al Folio 74, Protocolo Año 2010 de este mimo Registro; 19) Acta de Directorio de fecha 9 de agosto de 2012, que autoriza el presente acto, que tengo a la vista y en fotocopia autenticada de sus

Marina Ávila Montegrin
Gerente de Asuntos Legales

N 015589503

partes pertinentes obra agregada al Folio 474, Protocolo Corriente. Y el otorgante en el carácter invocado y acreditado **DICE:** Que confiere **PODER PARA ASUNTOS JUDICIALES Y ADMINISTRATIVOS a favor de la Doctora Marina AVILA MONTEQUIN (DNI 28.165.518)**, para que en nombre y representación de Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. actuando en la República Argentina y en cualquier lugar del exterior del país, la represente en todos los asuntos judiciales, extrajudiciales y administrativos de cualquier naturaleza que al presente tenga pendiente y los que se presenten en el futuro, como actora, demandada, tercerista o interesada en cualquier lugar de la República o del exterior del País, presentándose ante los Jueces y Tribunales Federales, Civiles, Comerciales, del Trabajo, Criminales, Correccionales y de cualquier otro fuero, Tribunal Municipal de Faltas, Estado Nacional y Estados Provinciales, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Secretarías, Subsecretarías, Direcciones Generales, Direccionales Nacionales y cualquier otra oficina pública Nacional, Municipal o Provincial, entes autónomos, autárquicos y ante todo tipo de entidades y personas físicas o jurídicas, públicas o privadas. En ejercicio de su representación podrá presentar toda clase de escritos, escrituras y documentos, cobrar y percibir judicial o extrajudicialmente toda suma de dinero, valores o cosas que actualmente se le adeude a la mandante o en lo sucesivo se le adeudase, por cualquier causa, razón, título o procedencia, entablar y contestar demandas o reconvenciones, formular denuncias, querellas y acciones criminales, prorrogar y declinar jurisdicción, ofrecer y desistir pruebas, poner absolver posiciones, oponer y deducir excepciones, transar, exigir y prestar cauciones reales y juratorias o personales, producir y exigir informaciones, concurrir a audiencias de conciliación con las más amplias facultades, celebrar conciliaciones y transacciones. Asimismo se la faculta para que solicite desalojos y lanzamientos, embargos preventivos y definitivos, inhibiciones,

/CONCEPCION/

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

COLEGIO DE ESCRIBANOS · CIUDAD DE BUENOS AIRES · CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

ESCRIBANO
Carlos A. Marcovecchio
Reg. 725 MAT. 2934

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 286

N 015589504

dando las fianzas que fueren necesarias, apele, renuncie, desista, tache, acuse, recuse, diga de nulidad, simulación o fraude, concurra a juicios verbales que se decreten para cotejo de letras, reconocimiento de firmas y otros documentos, suscriba todas las actas necesarias, para que proponga y/o nombre a toda clase de peritos, tasadores, contadores, martilleros, caligrafos, escribanos y cuantos más funcionarios fuesen precisos, solicite la venta de los bienes de los deudores o fiadores, demande toda clase de indemnizaciones compulsas de libros, asista a asambleas y juntas de acreedores, pudiendo solicitar, denegar y admitir quitas, finiquitos y esperas y toda forma de pago; solicite declaraciones de quiebras, desempeñe y renuncie a cualquier cargo que se le confiera a la mandante, perciba, otorgando y firmando recibos y cartas de pago, pida el secuestro de mercaderías y otros efectos, interponga toda clase de recursos, incluso los de inconstitucionalidad e inaplicabilidad de ley, firme toda clase de escrituras públicas o documentos privados que sean inherentes a las facultades conferidas en este mandato, el cual podrá sustituir total o parcialmente. Se deja constancia que las facultades enumeradas precedentemente son a título meramente enunciativo, no limitativas de otras facultades implícitas, por cuyo motivo la mandataria queda autorizada para realizar todos los actos y diligencias necesarias que directa o indirectamente se relacionen con este mandato, ya sea ello en razón de las leyes actuales y sus reformas o por las leyes y decretos que en el futuro se dictaren. **LEIDA** que le fue, se ratifica y firma ante mi, doy fe. **Mariano RECALDE.** Está mi Sello. **Carlos Augusto MARCOVECCHIO. CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mí al **Folio** 477 del **Registro Notarial** 725 a mi cargo, para **LA APODERADA** expido la presente **PRIMERA COPIA** en tres Sellos de Actuación Notarial números N015589502, N015589503 y el presente, que firmo y sello en el lugar y fecha de su otorgamiento. Entrelineas: Aceptamos: Aceptamos: este

ESCRIBANO
Carlos A. Marcovecchio
Reg. 725 MAT. 2934

647

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

LEGALIZACION
LEY 404

A.N.A.C.
POLIO
Nº 287

I. 011075391

EL COLEGIO DE ESCRIBANOS de la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, en virtud de las facultades que le confiere la ley orgánica vigente, LEGALIZA la firma y sello del escribano CARLOS AUGUSTO MARCOVECCHIO obrantes en el documento anexo, presentado en el día de la fecha bajo el Nº 121022531939/9 La presente legalización no juzga sobre el contenido y forma de documento.

Buenos Aires, Lunes 22 de Octubre de 2012

COLEGIO DE ESCRIBANOS
LEGALIZACION

ESC. ELISABETH DELIA MANTELLI
COLEGIO DE ESCRIBANOS
LEGALIZADORA

Marina Avila Montequin
Gerente de Asuntos Legales

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Buenos Aires, 5 de diciembre de 2016.
En el día de la fecha tomé vista del expediente sin sacar fotocopias, las fueron retiradas el 7/12/16

Rumina Ávila Montequín

Buenos Aires 7 de diciembre de 2016
En el día de la fecha retiro copia íntegra del Expte Nº43567/2016.

Pab Aruf

Buenos Aires 13/12/2016. En el día de la fecha toma de vista de los expedientes Nº 43567.

Toribio Sasia.

Buenos Aires 15/12/2016. En el día de la fecha tomé vista del expediente 43567/16. [illegible]

Agustino [illegible]
35360[illegible]

Expte 0093567/2016.

En 16 de diciembre de 2016 tomó vista

Luis D Rizzi

FOLIO 288

648

En 19/12/16 tomo vista de las presentes actuaciones

IVANA PACOLLORI
A. SOT.

En el día de la fecha tomamos vista del Expte sin sacar fotocopias que serán retiradas el jueves 22/12/2016.

Bs. As. 20/12/2016

LUIS P. CERIANI

GUSTAVO LIPOVICH

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

EN EL DIA DE LA FECHA TOMO VISTA DEL EXPEDIENTE SIN SACAR FOTOCOPIAS, QUE SERAN ENTREGADAS EL 21/12/2016

BS AS 20/12/2016

GERARDO MOLINA.

CUDAP: TRI-ANC:0011245/2016

Organismo: ANAC

649

A.N.A.C. FOLIO 289

Datos de registración
Fecha y hora: 20-Dic-2016 11:54:41
Área: ADEXSERA@anac - Dir.Explot.Serv. Aerocom.

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIA LINEAS AEREAS S.A.

Responsable local	**Desde**
ADNAERAI@anac - Dir.NormasAero.Acuerdos Internaccionales	20-Dic-2016 11:54:41

Título: ADJUNTA DOCUMENTACION

Texto

ADJUNTA DOCUMENTACION

Fecha de impresión: 20-Dic-2016 11:54:41

CUDAP : TRI-ANC:0011245/2016

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

290

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

19 DIC 2016

TRI. Nº

ACOMPAÑA.

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL

Ref: Expte. Nº 43567/2016.

Melisa Sinigaglia, apoderada de **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.**, con domicilio constituido en Av. Corrientes 345 piso 3° C.A.B.A., respetuosamente digo:

Que vengo por medio del presente a acompañar la siguiente documentación debidamente certificada por escribano público:

i) Acta de Directorio con ultima distribución de cargos vigente inscripta en la Inspección General de Justicia ; y

ii) Acta de Directorio con cambio de sede social inscripta en la Inspección General de Justicia.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente.

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

COLEGIO DE ESCRIBANOS

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

FOLIO 291

12

N 019336206

FOLIO 727. PRIMERA COPIA. PROTOCOLO A. REORDENAMIENTO ESTATUTARIO de "MACAIR JET S.A.". ESCRITURA NÚMERO DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los diez días del mes de noviembre del año dos mil quince, ante mí, Escribano autorizante, comparece **Edgardo Próspero POYARD**, argentino, nacido el 01 de noviembre de 1923, con Documento Nacional de Identidad N° 4.453.338, casado, con domicilio especial en la Avda. del Libertador N° 498, Piso 18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires; a quien identifico en los términos del inc. b) del art. 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, doy fe. **INTERVIENE**: En nombre, representación y en su carácter de Presidente, de **"MACAIR JET S.A."**, CUIT 30-66351285-0, con domicilio en la Avenida del Libertador N° 498, Piso 18, de esta Ciudad; acreditando la existencia de la misma y el cargo invocado con: **a)** Estatuto Social, otorgado por Escritura número 583, de fecha 18 de octubre de 1993, pasada al folio 1882 y su Reforma otorgada por escritura número 607, de fecha 2 de noviembre de 1993, pasada al folio 1975 ambas ante el Escribano de esta Ciudad, Jorge N. Ledesma, del Registro 189 de su adscripción, inscriptas conjuntamente ante la Inspección General de Justicia con fecha 16 de noviembre de 1993, bajo el número 11396, Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; **b)** Reforma de Estatuto otorgado por escritura número 139 de fecha 10 de mayo de 2006, pasada al folio 604, ante el Escribano de esta Ciudad Antonio J. Cinque, del Registro 1061 de su adscripción, inscripta ante la Inspección General de Justicia con fecha 12 de mayo de 2006, bajo el número 7181, Libro 31, Tomo de Sociedades por Acciones; **c)** Escritura N° 197 del 04 de junio de 2005, otorgada por ante mí al folio 546, Protocolo A, del Registro Notarial N° 1525 a mi cargo, por medio de la cual se aumentó el capital social y se reformó el estatuto; la que se inscribió en la Inspección General de Justicia el 23 de septiembre de 2008 bajo el número 19215 del libro 41, tomo – de Sociedades por Acciones, a la que me remito; **d)** Acta de Directorio del 23 de febrero de 2009, obrante al folio 52 del Libro de Actas de Directorio N° 2, ru-

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

N 019336206

bricado por la Inspección General de Justicia el 01 de junio de 2007 bajo el número 45595-07, por medio de la cual se modificó la sede social; la que se inscribió en la I.G.J. el 18 de mayo de 2009 bajo el número 8267, libro 44, tomo – de Sociedades por Acciones; **e)** Acta de Asamblea Ordinaria y Extraordinaria del 18 de febrero de 2015, obrante a fojas 79 del Libro de Actas de Asamblea N° 1, rubricado por la I.G.J. el 21 de abril de 1994 bajo el N° C 3794, por medio de la cual se designaron autoridades, y Acta de Directorio del 18 de febrero de 2015, obrante al folio 163 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, de distribución de cargos, las que se inscribieron conjuntamente ante el mencionado organismo el 07 de octubre de 2015 bajo el número 18875 del libro 76, tomo – de Sociedades por Acciones; y **f)** Acta de Directorio del 06 de noviembre de 2015, obrante a fojas 166 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, por medio la cual se autorizó el presente otorgamiento Elementos que en original he tenido a la vista, de los que surgen facultades suficientes para este acto y cuya vigencia el compareciente asegura. La documentación relacionada en los puntos a) y b), en copia certificada se hallan agregados al folio 546 ambos del protocolo A del año 2008; y los mencionados en los puntos d) e) y f) en copia certificada agrego a la presente; de donde surgen facultades suficientes para el presente otorgamiento y cuya vigencia el compareciente asegura. Yen el carácter invocado y acreditado, **EXPONE**: Que con el propósito de reunir en un solo instrumento el articulado actualmente vigente de la Sociedad **"MACAIR JET S.A."**, incluyendo las reformas de estatuto que se han realizado a lo largo de la existencia de la misma y que fueran oportunamente aprobadas por la autoridad de contralor, es que por Acta de Directorio de fecha 06 de noviembre de 2015, obrante a fojas 166 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, se ha resuelto otorgar el **REORDENAMIENTO DE ESTATUTO**, el cual queda redactado de la siguiente manera: **"ARTÍCULO PRIMERO**: Bajo la denominación de **"MACAIR JET S.A."** funciona una sociedad anónima que se rige por los presentes estatutos y disposiciones legales y reglamentarias que le son aplicables. Tiene su

COLEGIO DE ESCRIBANOS

ACTUACION NOTARIAL

LEY 404

Mat. 5932

N 019336207

domicilio legal en la Ciudad de Buenos Aires, sin perjuicio de lo cual el Directorio podrá instalar agencias, sucursales, establecimientos o cualquier especie de representación dentro o fuera del país. **ARTICULO SEGUNDO**: El plazo de duración de la sociedad es de noventa y nueve años a contar desde su inscripción en el Registro Público de Comercio, es decir, el 16 de noviembre de 1993. Dicho plazo podrá ser prorrogado por la Asamblea General de Accionistas. **ARTÍCULO TERCERO**: La sociedad tiene por objeto dedicarse, a la actividad aereocomercial incluyendo la explotación del transporte aéreo nacional e internacional, regular y no regular de pasajeros, correo y carga y el trabajo aéreo en todas sus formas: la compraventa, leasing, alquiler o financiación de aeronaves, la locación de servicios u obra para la reparación y el mantenimiento de aeronaves; la formación y explotación de talleres y/o escuelas de vuelo de todo tipo: la representación, comisión o mandato de empresas fabricantes o vendedoras de aeronaves del país o del exterior; la fabricación, importación o exportación de aeronaves y/o partes por sí o por cuenta de terceros o asociada a terceros. Para el cumplimiento de su objeto, la Sociedad tendrá plena capacidad jurídica para realizar todo tipo de actos, contratos y/u operaciones que se relacionen directa o indirectamente con aquél. **ARTÍCULO CUARTO: CAPITAL SOCIAL**: El capital social es de $ 500.000 (PESOS QUINIENTOS MIL) representando por 500.000 acciones ordinarias nominativas, de valor nominal un peso cada una, con derecho a un voto por acción. El capital puede aumentarse al quíntuplo por asamblea ordinaria, mediante la emisión de acciones nominativas, pudiendo delegar en el Directorio la época de emisión, forma y modo de pago y dando estricto cumplimiento a las normas del Código Aeronáutico, Ley 17.285, y/o sus disposiciones reglamentarias. Las acciones nominativas que se emitan se sujetarán a lo prescripto en el inciso 4 del artículo 99 del Código Aeronáutico, ley 17.285. La mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de los votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República Argentina. Cualquiera fuese la causa legal que originara una transferencia en la titu-

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

laridad de las acciones, ya sea venta, fallecimiento, retiro, incapacidad, ausencia, etc., se podrá exigir la condición de nacionalidad argentina y domicilio en territorio de la República al cesionario, como así también al que por cualquier título la recibiera legalmente, a los efectos del estricto cumplimiento de las exigencias previstas en el artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. La transferencia de las acciones sólo podrá efectuarse con autorización del Directorio de conformidad con el inciso 4 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285, el cual comunicará a la autoridad aeronáutica, dentro de los ocho días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada. **ARTÍCULO QUINTO**: La dirección y administración de la sociedad estará a cargo de un directorio integrado por tres directores titulares, pudiendo la asamblea elegir igual o menor número de directores suplentes, los que se incorporarán al directorio por el orden de su designación. El término de su mandato es de un ejercicio. La asamblea fijará el número de directores así como su remuneración. El directorio sesionará con la mayoría absoluta de sus integrantes, y resuelve por mayoría de los presentes; en caso de empate, el Presidente desempatará votando nuevamente. En su primera reunión designará un Presidente y un Vicepresidente que suplirá al primero en su ausencia o impedimento. La garantía de los directores titulares a que se refiere el artículo 256, párrafo segundo, de la Ley 19.550, cuyo monto no podrá ser inferior a la suma de PESOS DIEZ MIL ($10.000.-) o su equivalente, por cada uno, deberá consistir en bonos, títulos Públicos o sumas de moneda nacional o extranjera depositados en entidades financieras o cajas de valores, a la orden de la Sociedad; o en fianzas o avales bancarios o seguros de caución o de responsabilidad civil a favor de la misma, o cualquier otra modalidad que dispusieran los organismos de control. El control y dirección de la sociedad debe estar en manos de personas con domicilio real en la República Argentina. Asimismo el Presidente del Directorio, los Gerentes y por lo menos dos tercios de los Directores deberán ser argentinos con domicilio real en la República Argentina. Lo enunciado precedentemente se aplicará incluso en caso de fallecimiento, ausencia o retiro por cual-

COLEGIO DE ESCRIBANOS

ACTUACION NOTARIAL
LEY 404

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

FOLIO 293

N 019336208

quier causa de los integrantes de la administración de la Sociedad, conforme a lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. El directorio tiene amplias facultades de administración y disposición, incluso las que requieren poderes especiales a tenor del artículo 1881 del Código Civil y del artículo 9° del Decreto Ley 5965/63. Podrá especialmente operar en el país o en el exterior con toda clase de Bancos, Compañías financieras o entidades crediticias oficiales o privadas; dar y revocar poderes especiales y generales, judicial, de administración u otros, con o sin facultad de sustituir; iniciar, proseguir, contestar o desistir denuncias o querellas penales y realizar todo otro hecho o acto jurídico que haga adquirir derechos o contraer obligaciones a la sociedad. La representación legal de la sociedad corresponde al Presidente del directorio o al Vicepresidente en su caso. **ARTÍCULO SEXTO**: La fiscalización de la sociedad estará a cargo de un Síndico Titular anualmente elegido por la Asamblea de Accionistas, la que asimismo elegirá un Síndico Suplente. **ARTÍCULO SÉPTIMO**. Las asambleas pueden ser citadas simultáneamente en primera y segunda convocatoria en la forma establecida por el artículo 237 de la Ley 19.550, sin perjuicio de lo allí dispuesto para el caso de asamblea unánime, en cuyo caso se celebrará en segunda convocatoria el mismo día una hora después de fracasada la primera. En caso de convocatoria sucesiva se estará a lo dispuesto en el artículo 237 antes citado. El quórum y el régimen de mayorías se rigen por los artículos 243 y 1244 de la Ley 19.550, según las clases de asambleas, convocatoria y materia de que se traten. La asamblea extraordinaria en segunda convocatoria se celebrará cualquiera sea el número de acciones presentes con derecho a voto. **ARTÍCULO OCTAVO:** El ejercicio social cierra el día 31 de diciembre de cada año. Al cierre de cada ejercicio se confeccionarán los estados contables de acuerdo a las disposiciones legales reglamentarias y técnicas en vigencia. La Asamblea puede modificar la fecha de cierre del ejercicio, inscribiendo la resolución pertinente en el Registro Público de Comercio y comunicando a la Autoridad de Control adecuándose a las normas específicas del Código Aeronáutico, Ley 17.285, y/o a las que rigieran en la

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

N 019336208

materia. Toda la documentación contable deberá conformarse a las disposiciones generales, legales y reglamentarias en vigencia, ajustándose también a la que prescribe la reglamentación a la que se refiere en artículo 101 del Código Aeronáutico, Ley 17.285 en cuanto a requisitos contables, duración de los ejercicios financieros y forma de presentación. Se llevará además de los exigidos por las leyes vigentes, los libros y registros auxiliares que determine la Autoridad Aeronáutica. Las ganancias realizadas y liquidas se destinarán: 1) el cinco por ciento (5%) hasta alcanzar el veinte por ciento (20%) del capital social al fondo de reserva legal; 2) a remuneración del Directorio y la Sindicatura. 3) El saldo tendrá el destino que decida la asamblea. **ARTÍCULO NOVENO**: Producida la disolución de la sociedad, su liquidación estará a cargo del directorio actuante en ese momento o de una comisión liquidadora que podrá designar la asamblea, procediéndose en ambos casos bajo la vigilancia del Síndico. Cancelado el pasivo y reembolsado el capital, el remanente se distribuirá entre los accionistas a prorrata de sus respectivas integraciones". Y continúa diciendo el compareciente, que la sociedad **"MACAIR JET S.A."**, tiene: **a)** su **SEDE SOCIAL** en la Avenida del Libertador N° 498, Piso 18, de esta Ciudad, conforme surge del Acta de Directorio del 23 de febrero de 2009, obrante al folio 52 del Libro de Actas de Directorio N° 2, ya relacionado, la que se inscribió en la I.G.J. el 18 de mayo de 2009 bajo el número 8267, libro 44, tomo – de Sociedades por Acciones; **b)** que **EL DIRECTORIO** se encuentra integrado por: Presidente: Edgardo Próspero POYARD, Vicepresidente: Carlos Benjamin COLUNGA y Director Titular: Ezequiel VIEJOBUENO, todos designados por Acta de Asamblea Ordinaria y Extraordinaria del 18 de febrero de 2015, obrante a fojas 79 del Libro de Actas de Asamblea N° 1, con los datos ya relacionados y Acta de Directorio del 18 de febrero de 2015, obrante al folio 163 del Libro de Actas de Directorio N° 2, con los datos ya relacionados, de distribución de cargos; las que se inscribieron conjuntamente ante el mencionado organismo el 07 de octubre de 2015 bajo el número 18875 del libro 76, tomo – de Sociedades por Acciones; y **c) OTORGA PODER ESPECIAL** a favor del Escri-

COLEGIO DE ESCRIBANOS

ACTUACION NOTARIAL

LEY 404

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

N 019336209

bano **Juan Carlos NARDELLO MIRA,** Matrícula 3858 y/o **María Paula CORALLO**, con D.N.I. 32.919.960, y/o **Maite NARDELLI MIRA**, con D.N.I. 37.608.393, y/o **Franco Javier BRICCHI**, con DNI Nº 36.396.806; para que actuando en forma conjunta, separada, alternada o indistintamente cualesquiera de ellos, puedan intervenir en los trámites inherentes a la conformidad administrativa, aceptar o proponer modificaciones a la presente para realizar la inscripción en la Inspección General de Justicia; firmar todo documento público o privado, inclusive escrituras complementarias, ampliatorias, modificatorias, y/o rectificatorias. **LEO** a la requirente que firma de conformidad por ante mí, doy fe. **Edgardo Próspero POYARD.** Hay un sello. Ante mí. **Juan Carlos Nardelli Mira. CONCUERDA** con su escritura matriz que pasó ante mi al folio 727, Protocolo A del Registro Notarial 1525 de esta Ciudad, a mi cargo, doy fe. Para **LA SOCIEDAD** expido esta **PRIMERA COPIA** en cuatro sellos de Actuación Notarial enumerados correlativamente desde el N 19336206 al presente que sello y firmo en el lugar y fecha de su otorgamiento.

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 295 10/12

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Inspección General de Justicia

2015 - Año del Bicentenario Del Congreso de los Pueblos Libres

Hoja 1

Número Correlativo I.G.J.: 1581156 **CUIT:**

SOC. ANONIMA

Razón Social :
MACAIR JET

(antes):

Número de Trámite: 7483183

C.Trám. Descripción
00595 TEXTO ORDENADO

Escritura/s 275

y/o instrumentos privados:

MARIA PAULA CORBALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

Inscripto en este Registro bajo el numero: 23218
del libro: 77 , tomo: -
de: SOCIEDADES POR ACCIONES

C.C.: 1

Buenos Aires, 10 de Diciembre de 2015

DIEGO EDUARDO QUEDA
COORDINADOR
DEPARTAMENTO REGISTRAL

0697043

IGJ

Testimonio

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

ACTA DE ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 30 días del mes de Mayo de 2016, se constituye en la sede social la Asamblea General Extraordinaria de **Macair Jet S.A.** (la *"Sociedad"*), con la presencia de dos Accionistas tenedores del 100% del capital social y de los votos, debidamente representados, los cuales se registran en el folio Nº 39 del Libro de Deposito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas Nº1. Siendo las 13:00 horas, se abre el acto bajo la presidencia del Sr. Edgardo Prospero Poyard y la presencia de los Sres. Directores y miembros de la Comisión Fiscalizadora abajo firmantes, a fin de considerar el siguiente Orden del Día: "1°) **Designación de dos Accionistas para aprobar y firmar el Acta de Asamblea General Extraordinaria de Accionistas; 2°) Reforma del Artículo Primero del Estatuto Social; 3°) Reforma del Artículo Quinto del Estatuto Social; 4°) Reforma del Artículo Sexto del Estatuto Social; 5°) Conferir las autorizaciones necesarias para proceder a la instrumentación e inscripción ante la Inspección General de Justicia de lo resuelto en los puntos precedentes**". Acto seguido, se pone a consideración el primer punto del Orden del Día: "**1°) Designación de dos Accionistas para firmar el Acta de Asamblea**", resolviéndose por unanimidad que los representantes de ambos Accionistas suscriban el acta de la presente Asamblea General Extraordinaria de Accionistas. Acto seguido, se pone a consideración el segundo punto del Orden del Día: "**2°) Reforma del Artículo Primero del Estatuto Social**": Toma la palabra el representante del accionista Sideco Americana S.A. quien propone cambiar la denominación actual de la Sociedad por la de "AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.". Luego de un breve intercambio de opiniones, los accionistas por unanimidad aprobaron la moción propuesta, y resolvieron modificar el Artículo Primero del Estatuto Social de la Sociedad, el que quedó redactado de la siguiente forma: *"ARTICULO PRIMERO: Bajo la denominación de "AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.", continuadora de MACAIR JET S.A., funciona una sociedad anónima que se rige por los presentes estatutos y disposiciones legales y reglamentarias que le son aplicables. Tiene su domicilio legal en la Ciudad de Buenos Aires, sin perjuicio de la cual el Directorio podrá instalar agencias, sucursales, establecimientos o cualquier especie de representación dentro o fuera del país"*. A continuación, se trató el tercer y último punto de la Orden del Día: "**3°) Reforma del Artículo Quinto del Estatuto Social**": Manifiesta el Sr. Presidente, que resulta necesario modificar el número de integrantes titulares del Directorio, proponiendo fijarlo en un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) miembros titulares. Asimismo, manifiesta que resulta necesario adaptar el texto del Artículo a la normativa vigente. Luego de una breve deliberación, se resuelve por unanimidad, reformar el Artículo Quinto del Estatuto Social, el que quedará redactado de la siguiente forma: "*ARTICULO QUINTO: La*

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

dirección y administración de la sociedad estará a cargo de un directorio integrado entre un mínimo de tres (3) y un máximo de cinco (5) Directores Titulares, pudiendo la Asamblea elegir igual o menor número de suplentes a fin de llenar las vacantes que se produjeran, los que se incorporarán al Directorio por el orden de su designación. El término de su mandato es de un ejercicio. La asamblea fijará en número de directores así como su remuneración. El directorio sesionará con la mayoría absoluta de sus integrantes, y resuelve por mayoría de los presentes; en caso de empate, el Presidente desempatará votando nuevamente. En su primera reunión designara un Presidente y un Vicepresidente que suplirá al primero en su ausencia o impedimento. Los Directores Titulares, individualmente, en resguardo del cumplimiento de sus funciones, deberán constituir una garantía por un monto no inferior a la suma que establezcan las normas y disposiciones legales vigentes. Dicha garantía deberá constituirse en las condiciones, plazos y formas previstas por el ordenamiento legal y reglamentario aplicable. Cada Director deberá soportar el costo que demande dicha garantía. El control y dirección de la sociedad debe estar en manos de personas con domicilio real en la República Argentina. Asimismo, el Presidente del Directorio, los Gerentes y por lo menos dos tercios de los Directores deberán ser argentinos con domicilio real en la República Argentina. Lo enunciado precedentemente se aplicará incluso en caso de fallecimiento, ausencia o retiro por cualquier causa de los integrantes de la administración de la Sociedad, conforme a lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 99 del Código Aeronáutico, Ley 17.285. El Directorio tiene amplias facultades de administración y disposición, incluyendo las facultades especiales establecidas conforme al Artículo 375 del Código Civil y Comercial de la Nación y al Artículo 9 del Decreto Ley 5965/63. Podrá, especialmente: (a) operar en el país o en el exterior con toda clase de Bancos, Compañías financieras o entidades crediticias oficiales o privadas, sus sucursales y agencias en el país o en el extranjero, de acuerdo con sus respectivas cartas orgánicas o reglamentos; (b) dar y revocar poderes especiales, judiciales, de administración u otros, con o sin facultad de sustituir, iniciar, proseguir, contestar o desistir todo tipo de acciones, incluyendo denuncias o querellas penales; y (c) realizar todo otro hecho o acto jurídico que haga adquirir derechos a contraer obligaciones a la Sociedad. La representación de la Sociedad corresponde al Presidente del Directorio o al Vicepresidente en su caso". Acto seguido, se pone a consideración el cuarto punto del Orden del Día: **"4°) Reforma del Artículo Sexto del Estatuto Social":** Al respecto, señala el Sr. Presidente que resulta necesario efectuar una redacción más amplia del texto de dicho Artículo, por lo que propone la siguiente redacción: *"ARTICULO SEXTO: La fiscalización de la Sociedad estará a cargo de uno o más síndicos designados por la asamblea de accionistas, designándose igual número de síndicos suplentes. Cuando la sociedad estuviere comprendida en el artículo 299 de la Ley 19.550, excepto su inciso 2°, la sindicatura debe ser colegiada en número impar".* Por unanimidad de Directores, se resuelve aprobar el texto propuesto. Seguidamente, se pone a consideración el quinto y último punto del Orden del Día:

"5°) **Conferir las autorizaciones necesarias para proceder a la instrumentación e inscripción ante la Inspección General de Justicia de lo resuelto en los puntos precedentes**": Al respecto, se resolvió por unanimidad facultar a los Dres. Mónica Alejandra Caminos y/o María Paula Presenza y/o Jorge Palermo y/o al Sr. Pedro Raúl Caminos y/o a quienes ellos designen, para que cualquiera de ellos separada e indistintamente, con las más amplias facultades hagan todas las tramitaciones necesarias para obtener la aprobación de lo resuelto y su inscripción en el Registro Público de Comercio, en los términos de la Resolución General N° 7/15 de dicho Organismo, otorgándoles para ello las más amplias facultades, pudiendo los mismos suscribir todo tipo de documentación; confeccionar dictámenes y/o testimonios; realizar presentaciones y otorgar las escrituras y/o instrumentos privados que fuesen necesarios a tal fin.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 14:30 horas.

***Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605** de la matrícula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en los folios 84 y 85 del libro de Actas de Asambleas N° 1, rubricado el 21 de abril de 1994 bajo el N° C 3794, perteneciente a la sociedad "**MACAIR JET S.A.**"*

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

MARIA PAULA CORALLO
Mat 5573
ESCRIBANA

A.N.A.C.
FOLIO
297

INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

7/12
655

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

39	-ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA DEL 30 DE MAYO DE 2016 -										39
N° de Orden	Fecha Año 2016		Accionista (Nombre completo y apellido)	Representante (Nombre completo y apellido)	Documento de Identidad	Domicilio	Cantidad de acciones o certificados	Número de los Títulos, Acciones o Certificados	Capital $	Cantidad de votos	Firmas
1	30	05	Sideco Americana S.A.	Concepción Lioi	DNI N° 13.652.052	Avda. del Libertador 498, piso 18, CABA	450.000	Título III	450.000	450.000	CL.
2	30	05	Socma Americana S.A.	Concepción Lioi	DNI N° 13.652.052	Avda del Libertador 498, piso 18, CABA	50.000	Título IV	50.000	50.000	CL.
En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 30 días del mes de mayo de 2016, se cierra el presente registro con la asistencia de 2 accionistas debidamente representados, titulares del 100% del capital social y votos. Fdo: Carlos Vinci y Edgardo Prospero Poyard. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 30 de mayo de 2016. En la fecha se celebra la presente Asamblea Extraordinaria y siendo las 13 hs se encuentran presente 2 accionistas debidamente representados, titulares del 100% del capital social y votos. Fdo: Carlos Vinci y Edgardo Prospero Poyard.										

***Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605** de la matricula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en el folio 39 del libro Depósito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas Generales N° 1 rubricado el 21 de abril de 1994 bajo el N° C3787, pertenecientes a la sociedad "**MACAIR JET S.A.**"*

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

A.N.A.C. 298 8/12

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Inspección General de Justicia

2016 - Año del Bicentenario de la Declaracion de la Independencia Nacional

66

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

Hoja: 1

Número Correlativo I.G.J.: 1581156 **CUIT:**

SOC. ANONIMA

Razón Social :
AVIAN LINEAS AEREAS

(antes): MACAIR JET

Número de Trámite: 7589291

C.Trám. Descripción

03421 CAMBIO DE DENOMINACION TRAM. PRECA. URG
04370 MODIFICACION DE ESTATUTO TRAM. URG

Escritura/s -

y/o instrumentos privados: 30/05/2016._

Inscripto en este Registro bajo el numero: 13715
del libro: 80 , tomo: -
de: SOCIEDADES POR ACCIONES

C.C.: 1 Buenos Aires, 29 de Julio de 2016

SILVIA M. BURGOS
JEFA
DEPARTAMENTO REGISTRAL
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

0732496

IGJ

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Testimonio

MARIA PAULA FERALLO
Mat. 3573
ESCRIBANA

MINISTERIO DE JUSTICIA - INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

ACTA DE ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al 1° día del mes de noviembre de 2016, se constituye en la sede social la Asamblea General Ordinaria de **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** (la ***"Sociedad"***), con la presencia de dos Accionistas tenedores del 100% del capital social y de los votos, debidamente representados, los cuales se registran en el folio N° 40 del Libro de Deposito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas N°1. Siendo las 11:00 horas, se abre el acto bajo la presidencia del Sr. Edgardo Prospero Poyard y la presencia de los Sres. Directores y miembros de la Comisión Fiscalizadora abajo firmantes, a fin de considerar el siguiente Orden del Día: "1°) Designación de dos Accionistas para aprobar y firmar el acta de Asamblea; 2°) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los Sres. Edgardo Próspero Poyard, Carlos Benjamín Colunga Lopez y Ezequiel Viejobueno a sus cargos de Directores Titulares del Directorio de la Sociedad y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los Directores salientes; 3°) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los miembros de la Comisión Fiscalizadora, Sres. Carlos Vinci, Sergio Julio Lobbosco y Marta Elizabeth Lira como Síndicos Titulares y Sras. Irene Parfeniuk, María Paula Vinci y Claudia Marcela Gizzi como Síndicos Suplentes, y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los miembros de la Comisión Fiscalizadora salientes; 4°) Elección de nuevos miembros del Directorio de la Sociedad y de miembros de la Comisión Fiscalizadora en reemplazo de los miembros salientes a partir de la fecha y hasta la conclusión del mandato en curso; 5°) Conferir las autorizaciones necesarias en relación a lo resuelto en los puntos precedentes".

Puesto a consideración el primer punto de la Orden del Día: **"1°) Designación de dos accionistas para aprobar y firmar el acta de Asamblea":** Al respecto se deja constancia que ambos accionistas, por representación, firmarán junto al Sr. Presidente, el acta de la presente Asamblea Ordinaria de Accionistas. Seguidamente, se trata el segundo punto de la Orden del Día: **"2°) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los Sres. Edgardo Próspero Poyard, Carlos Benjamín Colunga Lopez y Ezequiel Viejobueno a sus cargos de Directores Titulares del Directorio de la Sociedad y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los Directores salientes":** Al respecto, se resuelve por unanimidad aceptar las renuncias presentadas por los Sres. Edgardo Próspero Poyard, Carlos Benjamín Colunga Lopez y Ezequiel Viejobueno a sus cargos de Directores Titulares del Directorio de la Sociedad, dejándose constancia que las mismas no han sido dolosas ni intempestivas ni afectan el normal funcionamiento del órgano de administración. Asimismo, se

COPIA IGJ

aprueban por unanimidad las gestiones de los Sres. Directores renunciantes, agradeciendo los servicios prestados a la Sociedad. Respecto a los honorarios de los Directores renunciantes, los Sres. Edgardo Próspero Poyard y Carlos Benjamín Colunga Lopez comunican la renuncia a los mismos, gesto que la Sociedad agradece. Respecto a los honorarios del Sr. Ezequiel Viejobueno, la asamblea resuelve fijar los mismos en la suma de $ 54.860 (Pesos cincuenta y cuatro mil ochocientos sesenta) por las tareas técnico-administrativas efectuadas por el mismo durante el ejercicio en curso, en exceso de los límites fijados por el art. 261 de la Ley N° 19.550 General de Sociedades. El Sr. Viejobueno, presente en este acto, presta su conformidad con dicha suma. A continuación, se trata el tercer punto de la Orden del Día: **"3) Tratamiento de las renuncias efectuadas por los miembros de la Comisión Fiscalizadora, Sres. Carlos Vinci, Sergio Julio Lobbosco y Marta Elizabeth Lira como Síndicos Titulares y Sras. Irene Parfeniuk, María Paula Vinci y Claudia Marcela Gizzi como Síndicos Suplentes, y a los honorarios que pudieren corresponderles. Consideración de las gestiones de los miembros de la Comisión Fiscalizadora salientes":** Puesto a consideración, se aprueban por unanimidad las renuncias de los Sres. miembros titulares y suplentes de la Comisión Fiscalizadora, aprobándose asimismo sus gestiones por unanimidad y agradeciéndoles las renuncias a los honorarios que pudieren corresponderles. Acto seguido, se pasa a consideración el cuarto punto del Orden del Día: **"4°) Elección de nuevos miembros del Directorio de la Sociedad y de miembros de la Comisión Fiscalizadora en reemplazo de los miembros salientes a partir de la fecha y hasta la conclusión del mandato en curso":** Al respecto, luego de una breve deliberación, se resuelve por unanimidad fijar en tres (3) el número de Directores Titulares y en uno (1) el número de Directores Suplentes, designándose a los Sres. Sergio Daniel Mastropietro como Presidente, Carlos Benjamín Colunga Lopez como Vicepresidente y Elias Jassan como Director Titular y al Sr. German Efromovich como Director Suplente, todos ellos hasta la conclusión del mandato en curso y/o designación de nuevos miembros del Directorio. Presentes en este acto los Sres. Mastropietro y Colunga Lopez, los mismos aceptan los cargos conferidos y constituyen domicilio, a los fines del Art. 256 in fine de la Ley 19.550, en la calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Asimismo, se resuelve por unanimidad designar a los Sres. Sergio Julio Lobbosco, Vittorio De Villa y Diego Martin Baglioni, como Síndicos Titulares, y como Síndicos Suplentes a los Sres. Victor Mariano Payaslian, Claudia Marcela Gizzi y Fabian Amadeo Martin Romero, todos ellos hasta la conclusión del mandato en curso y/o nueva designación de miembros de la Comisión Fiscalizadora. Presentes en este acto los Sres. Lobbosco, De Villa, Baglioni y Payaslian, Gizzi y Romero, los mismos aceptan los cargos conferidos y constituyen domicilio, a los fines del Art. 256 in fine de la Ley 19.550, en la calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Acto seguido, se somete a consideración el quinto y último punto del Orden del Día: **"5°) Conferir las autorizaciones necesarias en relación a lo resuelto en los puntos precedentes":** Por

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

A.N.A.C.
300

15

unanimidad se resuelve autorizar a los Doctores Mónica Alejandra Caminos y/o Jorge Palermo y/o Benjamín Romero Zapiola y/o al Sr. Pedro Raúl Caminos y/o a quienes ellos designen, para que cualquiera de ellos, en forma individual e indistinta, realicen todos los trámites, gestiones y diligencias necesarias a efectos de obtener de la autoridad de contralor, la conformidad e inscripción de las precedentes resoluciones asamblearias, con facultades para firmar escritos, edictos y cualquier otro documento público y/o privado que fuere menester, en los términos de la Resolución General N° 7/2015 de la Inspección General de Justicia. Finalmente, se deja constancia que todos los puntos del Orden del Día de la presente Asamblea Ordinaria han sido aprobados por unanimidad, por lo tanto dicha Asamblea reúne las condiciones exigidas por el art. 237 de la Ley N° 19550 y se debe considerar a la misma como Asamblea unánime.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 12:50 horas.

Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605 *de la matricula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en los folios 86 y 87 del libro de Actas de Asambleas N° 1, rubricado el 21 de abril de 1994 bajo el N° C 3794, perteneciente a la sociedad "**AVIAN LINEAS AEREAS S.A.**"*

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

COPIA

658

40	-ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DEL 1° DE NOVIEMBRE DE 2016 -										40
N° de Orden	Fecha Año 2016		Accionista (Nombre completo y apellido)	Representante (Nombre completo y apellido)	Documento de Identidad	Domicilio	Cantidad de acciones o certificados	Número de los Títulos, Acciones o Certificados	Capital $	Cantidad de votos	Firmas
1	01	11	German Efromovich	Pablo Eduardo Isolani DNI. 14.096.295	Pasaporte D0716070	Flores Jijon A 171-121 Quito, Ecuador	25.000	Título I	25.000	25.000	P.E.I.
2	01	11	Avian Holdings	Matías Ignacio Carvajal	DNI N° 13.735.452	Avda del Libertador 498, piso 18, CABA	475.000	Título II	475.000	475.000	M.I.C.
En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al 1° día del mes de noviembre de 2016, se cierra el presente Registro con la asistencia de dos (2) accionistas debidamente representados, titulares del 100% del capital social y votos. Fdo: Edgardo Prospero Poyard (Presidente) y Carlos Vinci (Síndico).											

Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605 *de la matricula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en el folio 40 del libro Depósito de Acciones y Registro de Asistencia a Asambleas Generales N° 1 rubricado el 21 de abril de 1994 bajo el N° C3787, pertenecientes a la sociedad* ***"AVIAN LINEAS AEREAS S.A."***

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

ACTA DE DIRECTORIO

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al 1° día del mes de noviembre de 2016, se reúnen en la sede social de **AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.** (la ***"Sociedad"***) sita en Avenida del Libertador 498, Piso 18, los miembros del Directorio y el Representante de la Comisión Fiscalizadora que firman al pie, todos ellos electos en la Asamblea General celebrada en el día

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

de la fecha. Siendo las 13:00 horas, toma la palabra el Sr. Presidente, quien luego de constatar el quórum legal para sesionar, manifiesta que la presente tiene por objeto dejar asentada la distribución de cargos de los miembros del Directorio y asimismo, considerar el traslado de la sede social de la Sociedad.

Los miembros del Directorio, luego de la Asamblea celebrada en el día de la fecha, son:

Presidente:	Sergio Daniel Mastropietro
Vicepresidente:	Carlos Benjamín Colunga Lopez
Director Titular:	Elias Jassan
Director Suplente:	German Efromovich

Se deja expresa constancia de que los Sres. Elias Jassan y German Efromovich han aceptado sus cargos de Director Titular y Director Suplente, respectivamente, mediante nota enviada en el día de la fecha, en la que también informan que fijan domicilio especial en los términos del artículo 256 in fine de la ley 19.550 en calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por último, los Sres. Directores presentes, resuelven por unanimidad, trasladar la sede social y domicilio fiscal de la Sociedad a la calle Tucumán 1321, piso 9° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aclarando que dicho traslado no implica modificación del estatuto social por encontrarse la sede social fijada fuera de su articulado.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las 13:50 horas.

***Mónica Alejandra Caminos, abogada, inscripta al Tomo 100, Folio 605** de la matricula que lleva el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, por la presente declaro bajo juramento que la presente trascripción es fiel a la que obra en el folio 179 del libro de Actas de Directorio N° 2 rubricado el 1 de junio de 2007 bajo el N° 45595-07, perteneciente a la sociedad "**AVIAN LINEAS AEREAS S.A.**"*

Mónica Alejandra Caminos
Abogada
T° 100 - F° 605 - C.P.A.C.F.

A.N.A.C.
659

MINISTERIO

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C.
660

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
Inspección General de Justicia

MARIA PAULA FORLANO
Mat. 3573
ESCRIBANA

2016 - Año del Bicentenario de la Declaracion de la Independencia Nacional

Número Correlativo IGJ: 1581156 **Cuit:** 30663512850

Tipo Sociedad: SOCIEDAD ANONIMA

Razón Social: AVIAN LINEAS AEREAS

Número de Trámite: 7647472 URGENTE

Código de Trámite	**Descripción**
00204	RENUNCIA DEL DIRECTORIO
01022	DESIGNACION DE DIRECTORES
00081	CAMBIO DE DOMICILIO TRAM. PRECALIFICADO

Escritura/s: -

y/o instrumentos privados: 01/11/2016

Observaciones:

Inscripto en este registro bajo el número: 22592 **del Libro:** 82

tomo: - **de:** SOCIEDADES POR ACCIONES

Buenos Aires, 18 de noviembre de 2016

DANIELA F. SALA
COORDINADORA
DPTO. REGISTRAL
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

IGJ

7647472.I001

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

A.N.A.C.

T 017929301

Buenos Aires, 25 de noviembre de 2016

En mi carácter de escribano **Adscripta al Registro Notarial Nº 1525**

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en 12 (doce)

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

consistente en el Estatuto Social y sus reformas de "AVIAN LINEA AEREAS S.A.". Cons-

te.

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

A.N.A.C.

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 662

MARIA PA
Ma
ESC

FOTOCOPIA/S CERTIFICADAS EN FOJA DE CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES Nº T17929301 Bs. As. 25 de noviembre de 2016

MARIA PAULA CORALLO
Mat. 5573
ESCRIBANA

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

INFORME D.N.A. y A.I. N° 000174

REF: EXP-ANC:0043567/2016

BUENOS AIRES, 20 DIC. 2016

SEÑOR DIRECTOR:

Elevo a usted las presentes actuaciones relacionadas con la solicitud formulada por la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., a fin de obtener concesión por el término de QUINCE (15) años para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, en las rutas que a continuación se detallan:

1) BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES

2) BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES

3) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES

4) BUENOS AIRES - VIEDMA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES

5) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES

6) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN - COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MADRYN - BUENOS AIRES

7) BUENOS AIRES - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES

8) BUENOS AIRES - SAN LUIS - RÍO CUARTO - BUENOS AIRES

9) BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES

10) BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES

11) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PASO DE LOS LIBRES - BUENOS AIRES

12) BUENOS AIRES - CONCORDIA - PARANÁ - BUENOS AIRES

13) BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BUENOS AIRES

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil

14)BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES

15)BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES

16)BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES

Los itinerarios indicados precedentemente se requieren de ida y vuelta y con la facultad de alterar u omitir escalas.

Al respecto, y en continuación de nuestro anterior INFORME D.N.A. y A.I. N° 158 de fecha 21 de noviembre de 2016 (fs. 210/218), se señala que en respuesta a las observaciones allí formuladas la peticionaria, mediante nueva presentación obrante en TRI-ANC:0011245/2016 agregado a los actuados, acompaña copias certificadas del Acta de Asamblea General Ordinaria (de renuncia de directorio y elección y designación de nuevos miembros del directorio y de la sindicatura) y del Acta de Directorio (de aceptación de cargos y cambio de sede social) ambas de fecha 1° de noviembre de 2016, con la correspondiente constancia de inscripción en la Inspección General de Justicia bajo el número 22592 del libro 82 del tomo de sociedades por acciones con fecha 18 de noviembre de 2016.

Es dable señalar a este respecto que, si bien de acuerdo con lo dispuesto por el Artículo 60 de la Ley General de Sociedades N° 19.550 T.O. 1984 resultaría menester que la resolución asamblearia relativa a designación o cesación de administradores en el caso de sociedad de responsabilidad limitada o sociedad por acciones, como en el supuesto bajo análisis, cuente con la correspondiente constancia de publicación, se aprecia ajustado como excepción eximir a la peticionaria de dar observancia a tal recaudo, habida cuenta que el acta de asamblea de designación y aceptación de cargos citada, cuenta con la correspondiente constancia de inscripción en la Inspección General de Justicia, la que tiene por efecto dar publicidad al acto y por tanto, amén de lo indicado en la mencionada preceptiva, se considera suplida la acreditación de la publicación, la que no obstante podrá resultar exigible en las ulteriores presentaciones que eventualmente efectúe la solicitante con el objeto de mantener actualizada la nómina de los representantes y miembros del directorio.

En consecuencia, se entiende que la composición de los órganos de administración y fiscalización de la sociedad se adecuan a lo dispuesto por los Artículos 255 y 284, respectivamente, de la Ley General de Sociedades N° 19.550 T.O. 1984, según los cuales en las sociedades anónimas del Artículo 299, inciso 5° (*"exploten concesiones o servicios públicos"*) el directorio deberá estar integrado por lo menos por tres directores titulares y la sindicatura ser colegiada en número impar.

A su vez, se entiende que el directorio se ajusta también a la exigencia contenida en el Articulo 99, inc. 5° de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico).

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

306

Por otra parte, se tiene por establecida la sede social en la calle TUCUMÁN N° 1.321, P. 9° de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES.

En consecuencia, en lo que resulta de competencia de esta área, se mantiene la salvedad formulada en el punto II, párrafo décimo sexto del INFORME D.N.A. y A.I. N° 158 de fecha 21 de noviembre de 2016 en cuanto al uso de la marca AVIANCA por parte de la solicitante, entendiéndose que no existen observaciones que obsten a la prosecución del trámite de audiencia pública solicitado.

Por lo expresado, se giran los actuados a los efectos correspondientes.

Saludo a usted atentamente.

DRA. LILIANA BERNACCHI
Jefa del Departamento de Normas Aeronáuticas
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

E/A

DR. HORACIO KNOBEL
Director de Normas Aeronáuticas
y Acuerdos Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

AL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL DE
TRANSPORTE AÉREO
Dr. Hernán A. GOMEZ
S._____/_____D.

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

EN EL DÍA DE LA FECHA
TOMO VISTA DEL EXPEDIENTE
SIN SACAR FOTOCOPIAS

HORACIO PRENOTOT
JUDGES LINEAS DORADAS S.A.
DNI [illegible]
21/12/16

En el día de la fecha retiro copias del Expte.
23/12/16

Rodríguez

EN EL DÍA DE LA FECHA SE TOMA VISTA DEL EXPEDIENTE, POR A.P.T.A. 23/12/16

ZAPATA MARTIN

En el día de la fecha, se toma vista del EXPEDIENTE, 23/12/16

Dr. CEFERINO L. FARBEROFF

EN EL DÍA DE LA FECHA SE TOMA VISTA DEL EXPEDIENTE
23/12/2016

ZAPATA MARTIN

LUCIANO CORRADI

665

A.N.A.C. FOLIO 307

Se toma vista del expediente 09/01/17

Por U.A.L.A

Lucas Stalzone

en el día de la fecha tome vista del expte por APLA

Florencia Donicia

en el dia de la fecha tome vista de expte por UPSA y PPP. AR.
Falta retirar copias 17/1/17

En el dia de la fecha tomo vista del expediente por APA.
Falta retirar copias 17/1/17

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 208

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA
AUDIENCIA PÚBLICA Nº 218

-En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en las instalaciones del Teatro de la Ribera, sito en Avenida Don Pedro de Mendoza 1821, a los veintisiete días del mes de diciembre de 2016, da comienzo la audiencia pública Número 218 convocada por la Administración Nacional de Aviación Civil, ANAC. A la hora 9, dice el:

Sr. Moderador (Corcuera).- Buenos días.

Contamos con la presencia del señor Ministro de Transporte de la Nación. Esperamos entonces al Ministro Santos y comenzamos.

-A la hora 9 y 15:

Sr. Presidente (Irigoin).- Señores: es un placer y un honor para mí dar inicio a esta audiencia pública aerocomercial, convocada en cumplimiento de expresas disposiciones legales. Además de su valor institucional, la importancia de esta convocatoria se ve incrementada por tratarse de un acto del que la sociedad argentina se vio privada durante muchos años. La última audiencia de este tipo fue hace poco más de once años.

Esta audiencia, en mi humilde entender, presenta la posibilidad de un desarrollo de la actividad del transporte aéreo en nuestro país, de nuevas y mayores inversiones, de fuentes de trabajo y de una mejora de la calidad de vida de los argentinos a través de mayor conectividad y accesibilidad al transporte aéreo en la amplia geografía de nuestro país.

Con estas breves consideraciones, deseo darles la bienvenida y pasar sin más a la formalidad del acto para que se dé lectura al acta de apertura, para lo cual cedo la palabra al secretario de esta Junta Asesora del Transporte Aéreo. Gracias.

Sr. Secretario (Knobel).- Buenos días.

"En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el Teatro de la Ribera, ubicado en la Av. Don Pedro de Mendoza N° 1821, a los 27 días del mes de diciembre de 2016, siendo las 9:10 hs. se labra la presente Acta de apertura de la Audiencia Pública N° 218 convocada por la Administración Nacional de Aviación Civil, en virtud de lo dispuesto en el EXP-ANC: 0044567/2016. Habiéndose publicado los edictos ordenados los días 5 y 6 de diciembre del corriente año en el Boletín Oficial y en los diarios BAE y Crónica, se dará tratamiento a los pedidos formulados por las empresas ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A., en EXP-ANC:0033991/2016 y EXP ANC 0033994/2016, AMERICAN JET S.A., en EXP ANC:0034722/2016 y EXP-ANC 0034721/2016, ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. en EXP-ANC:0033494/2016, AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. en EXP-ANC:0043567/2016 y FB LÍNEAS AÉREAS S.A, en EXP-ANC:0043368/2016, con el objeto de analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios de transporte aéreo propuestos, de conformidad con lo establecido en los artículos 102 y 128 del Código Aeronáutico.

Se deja constancia que el orden del día ha sido publicado en las páginas oficiales del Ministerio de Transporte y de la Administración Nacional de Aviación Civil y fijado en los accesos al Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas y al Teatro de la Ribera, con fecha 26 de diciembre de 2016 a las 9 hs.

A.N.A.C. FOLIO 309 Nº

En virtud de lo expresado, el Presidente de la Junta Asesora del Transporte Aéreo Ingeniero Irigoin, en cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución N° 485 de fecha 25 de noviembre de 2016 del Ministerio de Transporte, declara formalmente abierto el presente acto".

Sr. Presidente (Irigoin).- Muchas gracias, secretario.

Le damos la palabra a nuestro moderador del día de la fecha.

Sr. Moderador (Corcuera).- Buenos días. Mi nombre es Javier Corcuera y voy a moderar esta audiencia.

Hemos consolidado la lista. Había una serie de temas para resolver y los hemos resuelto del siguiente modo:

En primer lugar, por supuesto van a exponer las máximas autoridades nacionales. Se encuentra junto a nosotros el ministro de Transporte de la Nación, el licenciado Guillermo Dietrich, así como el ministro de Turismo de la Nación, el licenciado Gustavo Santos; por supuesto, ellos van a ser quienes tengan en primer lugar el uso de la palabra.

Luego vamos a escuchar a las cinco empresas proponentes, cada una va a disponer de 15 minutos para hablar y va a estar a cargo de una sola persona.

Posteriormente, vamos a tener numerosas exposiciones de organismos estatales nacionales, provinciales y municipales, de asociaciones civiles y de todo otro tipo de persona jurídica. A cada persona jurídica le asignamos 10 minutos.

En los casos en que varias personas se hayan registrado para hablar por una misma organización, por una misma persona jurídica, deben decidir quién de ellos lo hará. La idea es, por supuesto, que una institución sea representada por una sola persona en esos diez minutos.

Por otra parte, también hubo casos en los que una persona quería hablar por varias instituciones. Por supuesto, no hay ningún inconveniente con esto si lo hace durante sus 10 minutos, pero se podría llegar a dar la situación de que se genere un monopolio de la palabra, donde una persona en nombre de cuatro instituciones quiera tomar cuatro turnos de 10 minutos. Por eso insistimos en mantener la premisa de "una institución, una persona". Si la persona representa a más de una institución, entonces usará 10 minutos para todas ellas. Esto para las personas jurídicas, todo tipo de organizaciones, ya sean gubernamentales o no gubernamentales. Después, las personas físicas, los ciudadanos particulares interesados, tienen cinco minutos cada uno para realizar sus exposiciones.

Esta audiencia será transmitida por streaming online, en Youtube, en el canal del Ministerio de Transporte de la Nación.

Vamos a ser bastante estrictos en cuanto al manejo del tiempo; perdónennos por eso. A los oradores les vamos a llamar la atención cuando falte un minuto, pero esto es en atención a que tenemos más de 70 oradores y la verdad es que tenemos que respetar al último orador que va a estar esperando su turno.

No quiero dejar de agradecer a la autoridad convocante, ANAC, por retornar al instrumento republicano y democrático de la audiencia pública después de once años, así como agradecer a Ana Monti y a los trabajadores del Teatro de la Ribera, acá en La Boca. Aunque ustedes estén concentrados en la importante temática de hoy, conviene que de todas formas echen una mirada a los fantásticos frescos de Quinquela, ese artista y ciudadano que nos donó este teatro a todos los argentinos.

Muchas gracias. Vamos a comenzar.

En primer lugar, tiene la palabra el ministro Guillermo Dietrich. Adelante, señor ministro.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

667/3
A.N.A.C.
FOLIO
Nº 310

Sr. Ministro de Transporte (Dietrich).- Buenos días a las autoridades, buenos días a todos los presentes; también mi agradecimiento por la disponibilidad del teatro.

Como dijo el presidente de esta audiencia, celebro también que estemos aquí reunidos. La realidad es que este es un espacio en el que nos vamos a tomar todo el día para discutir sobre política aeronáutica para que cada uno pueda expresar sus opiniones, esto es parte de esta Argentina que vuelve a la normalidad. Lo importante no es que estemos todos de acuerdo, lo importante es que todos nos podamos expresar, que lo hagamos con respeto y buscando todos lo mejor para nuestro país.

El gobierno trabaja fuertemente con una visión: que más argentinos viajen, que más argentinos se muevan y que los argentinos estemos más conectados. Claramente, hay un medio de transporte que es el que más usan los argentinos, el auto particular; y el segundo medio de transporte más usado es el de los colectivos de larga distancia.

Para ellos estamos haciendo autopistas en todo el país, el plan más ambicioso de la historia de construcción de autopistas en el país para duplicar las autopistas en cuatro años. Pero también, en un país tan grande como el nuestro, de los más grandes del mundo, claramente el transporte aéreo es fundamental para esta conexión.

Por eso, la visión del gobierno, y la visión del presidente Macri, es que más argentinos vuelen, que al volar más argentinos haya más actividad en el mercado aerocomercial y que haya más trabajo, más empleo de calidad y que esto incentive también a que haya más turismo. El turismo es esa industria que el presidente Macri ha definido como estratégica para el crecimiento de nuestro país -el ministro Santos lo va a ampliar- y que también genera más empleo.

Nosotros tenemos un diagnóstico, que no es mi opinión sobre lo que ha pasado en los últimos años sino un diagnóstico objetivo. Lo que ha pasado en nuestro país en las últimas décadas respecto al desarrollo del mercado aerocomercial es muy pobre, y tenemos que saberlo, porque si no diagnosticamos esto correctamente nos vamos a equivocar en las políticas de aquí en adelante.

En la Argentina vuela poca gente, en la Argentina vuela la mitad o un tercio de lo que la gente vuela en los países limítrofes. Paradójicamente, si nos paramos en el año 2000, en la Argentina, en Brasil y en Chile volaban 20 personas cada 100 habitantes; estábamos más o menos todos parejitos. Pasaron 15 años y nuestros países vecinos aumentaron la cantidad de vuelos de cabotaje en un 200 por ciento o más y la Argentina solo creció un 21 por ciento. Esto significa que estas dos curvas se ampliaron y hoy vuelan en estos países alrededor de 55 personas cada 100 habitantes, mientras que en la Argentina mantenemos el orden de las 20 o 25 personas cada 100 habitantes.

Este es el resultado de las políticas aeronáuticas que hemos tenido en estos últimos años, esto es lo que hemos logrado: que los argentinos vuelen poco y que a su vez no hayamos podido generar empleo de calidad en esta industria. Hay muchos pilotos que no lo son porque no se ha generado el desarrollo.

Nosotros trabajamos con un equipo durante más de dos años antes de asumir y definimos una política en función de este diagnóstico, y en esa política definimos un objetivo muy ambicioso, que está dentro de las cien prioridades del gobierno: duplicar la cantidad de vuelos de cabotaje en nuestro país.

Esta visión la fuimos transmitiendo a todos los actores durante los tiempos previos a asumir. De hecho -y el otro día lo recordaba con ellos-, compartí con los representantes sindicales del sector, el 10 de junio del año 2015, hacia dónde estábamos yendo y cuáles eran los instrumentos para eso; así lo repetimos cuando asumimos, y es lo que fuimos haciendo durante todo el año con mucha consistencia.

Duplicar el mercado de cabotaje claramente es un objetivo muy ambicioso e implica muchas cosas: una inversión muy importante en infraestructura, hacer de nuevo

A.N.A.C. FOLIO Nº 311

muchísimos aeropuertos en todo el país: Iguazú, Jujuy, Comodoro Rivadavia -en este momento en obra-; esto también genera más empleo y más inversiones.

Hay que hacer inversiones en tecnología. Ustedes saben que tenemos muchos aeropuertos con ILS que tienen más de treinta años. Los ILS no pueden tener más de diez años; por eso Iguazú este año estuvo 45 días sin ILS y cuando había niebla los aviones no podían aterrizar. ¿Qué significa esto? Que nos perdimos veinte años, en los cuales había que hacer inversiones -inversiones que se hacen en todos los países del mundo y que nosotros no hicimos- y continuar profesionalizando y jerarquizando los controladores aéreos. De esto también hoy va hablar la nueva empresa EANA. Pero con lo que hicimos este año, trabajando junto a la gente, mejorando las condiciones de trabajo e incentivando una mayor profesionalización, ya se están viendo mejoras en el sector.

Y, por último, obviamente, necesitamos más rutas y más frecuencias para conectar lugares que hoy no son conectados por el avión.

Lamentablemente, a su vez esto se agrava por una visión radial de nuestro país, una visión donde todo necesariamente pasa por Buenos Aires. Esto también ha empeorado en los últimos años, y no solo con el transporte aéreo. Recuerden que el colectivo en la Capital Federal salía menos de un tercio de lo que valía en Córdoba o en otra ciudad del interior, 3 pesos versus 9 o 10 pesos. Esta es una visión centralista que nuestro gobierno intenta cambiar, y la va cambiando.

Durante este año comenzamos con esta visión y con este trabajo, con el trabajo de la ANAC y de todos los organismos. Hicimos cosas que no se habían hecho durante muchos años; hicimos nuevos acuerdos bilaterales, algunos ya están firmados, otros no, como el de Colombia, respetando los derechos de nuestro país y planteándole a las compañías aéreas locales que lo que damos tiene que tener reciprocidad.

Dimos nuevas rutas, rutas que estaban pedidas hace años, rutas que los gobernadores venían pidiendo para conectar las provincias con el exterior. Hemos conectado con más rutas a Rosario, a Salta y a Mendoza. Esto es muy positivo para las provincias; genera más competencia, es cierto, pero en esto se ha avanzado.

No se ha perseguido más a empresas aeronáuticas que están en el mercado argentino y que tienen pilotos argentinos, a las cuales sistemáticamente se había perseguido y discriminado. Algunas empresas no podían usar las mangas, de forma tal que había argentinos de primera y de segunda de acuerdo con la aerolínea en que viajaban. Esto también ha permitido más inversión a estas aerolíneas y ha hecho que, por ejemplo, Andes Líneas Aéreas, haya incorporado todos los meses un nuevo destino; ya incorporó Córdoba y Mar del Plata, y el mes que viene creo que incorporará Comodoro Rivadavia.

En este entorno de reglas de juego distintas, de un mercado que empieza a dinamizarse, ¿qué pasó con el mercado? Supuestamente la visión es que al hacer esto iba a haber un problema en el mercado, pero ocurrió todo lo contrario: hoy vuelan más argentinos, el mercado doméstico creció o va a terminar creciendo un 5 por ciento o más durante el año 2016. Qué paradójico es que a partir de mayor competencia el mercado doméstico crezca.

¿Qué pasó con Aerolíneas? Aerolíneas también creció. Aerolíneas Argentinas este año ha logrado su récord histórico de pasajeros transportados. Hasta el 18 de diciembre, Aerolíneas creció un 9 por ciento respecto del año pasado, en el cual se voló mucho, porque ustedes recuerdan todo el proceso que hubo por la expectativa de la variación del tipo de cambio y demás. Aerolíneas tiene más frecuencias -300 frecuencias mensuales más que el año pasado-, más aviones, un mejor servicio, mejor puntualidad y conecta más al país.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C
FOLIO
Nº 312

Hoy existe un corredor Ushuaia-Córdoba-Salta que no existía anteriormente. Hoy tenemos, después de veinte años, un vuelo a Río Cuarto que no existía. Tenemos Córdoba-Resistencia, Córdoba-Iguazú; tenemos Rosario-Salta, Rosario-Mar del Plata y un vuelo que nunca existió para el verano: Mendoza-Mar del Plata. Es decir, hicimos cambios que supuestamente eran inconvenientes y el mercado creció. Aerolíneas crece y logró reducir a la mitad sus subsidios.

Estamos acá para que las empresas aéreas que quieran venir a invertir en el país hagan sus propuestas. ¿Qué significa esto? Lo que significa es que en los próximos cuatro años estas empresas eventualmente van a invertir acá aproximadamente 1.700 millones de dólares, trayendo aviones y registrándolos en nuestro país; invertirán en infraestructura, en oficinas y en capacitación del personal. Significa que se van a generar muchos empleos.

Para que tengan un dato: en 40 días la empresa FB recibió 3.418 currículum, de los cuales 354 son de pilotos con más de 5 mil horas de vuelo. La gente quiere trabajar en este sector: los pilotos, las azafatas y el personal de tierra están interesados en que se desarrolle el sector para trabajar allí.

Se pueden generar empleos directos e indirectos, sin hablar del turismo, donde se pueden crear 50 mil empleos, entre directos e indirectos. Entre 5 mil y 8 mil empleos directos más, empleos de argentinos.

Frente a esta propuesta, se plantea nuevamente que el gobierno va hacia una política de cielos abiertos. Por favor, llamemos a las cosas por su nombre. Cielos abiertos significa que una empresa aeronáutica americana, europea o brasileña haga vuelos de cabotaje en nuestro país con aviones de otra nacionalidad y con tripulantes de otra nacionalidad; es decir, que la empresa Gol haga vuelos de cabotaje entre Córdoba y Mendoza con tripulantes brasileños.

Eso es lo que significa "cielos abiertos", acá y en todas las partes del mundo, y eso no pasa en la Argentina y nunca va a pasar mientras nosotros seamos gobierno. Por lo tanto, esto que se está discutiendo no tiene nada que ver con una política de cielos abiertos. El gobierno -ya lo hemos dicho hasta el cansancio- no impulsa ni impulsará una política de cielos abiertos.

Lo que el gobierno impulsa es el crecimiento del sector aeronáutico del país, con empresas que sí o sí se tienen que radicar en el país, que sí o sí tienen que cumplir con las normas de seguridad, que sí o sí tienen que contratar personal argentino y que sí o sí tienen que adherir a los convenios colectivos que se vayan firmando, porque en la Argentina hay una estructura sindical para todos los sectores.

Esto va a generar más desarrollo y empleo. Y si enmarcamos esto en un proceso en el cual la Argentina tendrá un desarrollo constante de su economía, en el cual las economías regionales están creciendo y desarrollándose -como es el caso de los arándanos en Tucumán, a partir del mercado aéreo de cargas en este caso-, en el cual la agroindustria se desarrolla como lo está haciendo -logrando récords ya en este primer año de gobierno-, y también lo hacen las economías regionales -como la minería, con el impacto que tienen para provincias como San Juan u otras-, habrá más gente que viaje, y no solo en avión sino en todos los medios de transporte.

Por lo tanto, lo que estamos proponiendo y lo que estamos impulsando es acompañar el desarrollo de nuestro país, ser también impulsores del desarrollo de nuestro país a partir de una política aérea en la cual generemos más empleos y más oportunidades para los argentinos, más conexiones, más frecuencias, y que de esta forma todos logremos el objetivo superior que nos hemos planteado: un país con pobreza cero.

Muchísimas gracias. *(Aplausos.)*

A.N.A.C. FOLIO Nº 313

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor ministro.

A continuación, tiene la palabra el ministro de Turismo de la Nación, el licenciado Gustavo Santos.

Sr. Ministro de Turismo (Santos).- Muchísimas gracias. Un saludo especial a la mesa y, por supuesto, a todos los presentes.

Cuando asumimos nuestras funciones nos encontramos con la situación turística de la Argentina en un nivel de estancamiento en el turismo interno a niveles del año 2012 y en el turismo internacional a niveles del año 2011. Por eso iniciamos un trabajo conjunto integrado entre la Nación y la totalidad de las provincias argentinas, entre el sector público y el sector privado del turismo, y una integración entre lo que representaban los operadores turísticos, pero también los gremios del sector, que concluyeron el 26 de abril pasado en la firma, todos juntos, de lo que se denominó el Plan Nacional de Turismo 2016-2020.

Por primera vez el sector en pleno asistía a la sede principal del gobierno de la Nación, a nuestra Casa Rosada y, en presencia de la máxima autoridad de la República, el presidente de la Nación Mauricio Macri, firmamos este compromiso general de metas de todo el sector turístico argentino.

Planteamos objetivos importantes, pero alcanzables: 22 millones de argentinos más participando de la actividad turística interna y 3 millones de turistas extranjeros más ingresando al país, lo que representa aproximadamente un crecimiento del 50 por ciento -entre un 47 y un 50 por ciento- de lo que hoy tenemos en la Argentina. Esto, demostrado a partir del desarrollo de la oferta y con estos niveles de demanda, puede permitir que, a lo largo y a lo ancho de la República Argentina, se generen aproximadamente 300 mil nuevos puestos de trabajo.

No hace falta que digamos verdades que son de Perogrullo, pero no se va a donde no se puede llegar. Nuestro país tiene algo así como la superficie de la India, pero su ubicación en el extremo más austral del mundo nos aleja de casi todos los destinos emisivos internacionales. Hace poco el CEO de Lufthansa festejaba los 60 años de vuelo de esa empresa en la Argentina y decía que el vuelo que mayor distancia recorría de todos los vuelos de su empresa en el planeta era el de Frankfurt-Buenos Aires. Cuando pensamos que entre Madrid y Moscú debe de haber unos 3.400 o 3.500 kilómetros de distancia y miramos hacia la Argentina profunda, hacia el interior de nuestro país, y nos paramos en La Quiaca o en Ushuaia y miramos al Sur o al Norte, vemos casi 5.200 kilómetros de distancia.

Esto es para que tengamos conciencia plena del país que tenemos, de las distancias que recorremos y también de lo que representa una cosa que a veces desde la Capital no se valora del todo, qué es ser provinciano en la Argentina. Lo dice un cordobés que peleó siempre en su rol de ministro de Turismo de la provincia en su momento para tener más conectividad en su provincia.

Es muy importante que todos tomemos conciencia -y acá me acompañan muchos de los ministros de Turismo del país- de lo que representa ser provinciano en la República Argentina, lo que representa ser argentino pero no vivir en la Capital Federal, no tener el acceso a todos los bienes, los medios y los servicios, lo que representa ser el ciudadano en un pueblito de La Puna, lo que representa ser un ciudadano de la Patagonia, con cientos y cientos de kilómetros para unir dos puntos, donde la movilidad depende absolutamente de la conectividad y donde la gente está aislada.

Dijo muy bien el ministro Dietrich cómo se fue despegando el resto de la región de la República Argentina en estos últimos 15 años, cómo han crecido dos, tres y hasta cuatro veces algunos de los países que nos rodean respecto del nuestro. Eso es, al mismo tiempo que una frustración, una enorme oportunidad.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

314

Necesitamos contar con una oferta adecuada en calidad, cantidad, seguridad y con mejores precios para lograr que con mayor conectividad cada vez más argentinos y extranjeros tengan la posibilidad de viajar a nuestro país.

No solo estamos promocionando los destinos turísticos principales que tiene el país, sino que estamos generando nuevos desarrollos; estamos desarrollando nuevos destinos, porque yo siempre digo que el turismo es una especie de antibiótico de amplio espectro: llega a los lugares en donde no llega ninguna otra actividad económica en la Argentina.

Hagamos el ejercicio de viajar a Purmamarca, por ejemplo, y nos vamos a encontrar allí, con humildad por supuesto, con un conciudadano, probablemente coya, vendiéndonos su pimentón, pero no vamos a ver la miseria extrema, marginalizada, decadente y degradante de los grandes centros urbanos. Es difícil ver pobreza en La Cumbrecita, en Villa General Belgrano, en Villa La Angostura o en Ushuaia. El turismo genera desarrollo y actividad como casi ninguna otra actividad del país y llega a donde no llega nadie.

Normalmente, las actividades productivas se concentran en los grandes centros urbanos donde está la gran demanda o donde está la materia prima. En el caso de turismo se distribuye en todo el país, y eso es lo que nos hemos planteado: un país cada vez más federal, un país que reconozca a todos los argentinos como tales, un país con la posibilidad de descubrirse a sí mismo en su diversidad, en su variedad y en su potencialidad. Por eso estamos desarrollando un Norte grande a través del Plan Belgrano turístico; y aparece el parque ecoturístico del Iberá, con 700 mil hectáreas para convertirse en la principal oferta ecoturística y de biodiversidad de Sudamérica, y dentro de esas 700 mil hectáreas viven 200 mil correntinos -posiblemente los más pobres de Corrientes, que probablemente también necesiten que en el plan de desarrollo del aeropuerto empecemos a mirar el de Mercedes y no abramos solamente la puerta de Colonia Carlos Pellegrini sino también de Ituzaingó, de Loreto y de Concepción, que es lo que se está haciendo, para que todas esas poblaciones puedan alcanzar el desarrollo.

Y estamos accediendo porque hemos expropiado El Impenetrable, en el Chaco, para convertir a esa especie de Amazonas argentino, con el Bermejo serpenteándolo, en una actividad turística para poder interactuar con los pueblos originarios, con los wichis y los tobas, para que tengan la posibilidad de desarrollarse siendo ellos mismos a partir del arraigo y de la identidad.

Para ellos, para todos ellos, necesitamos una Argentina cada vez mejor conectada. No hay movilidad humana sin conectividad adecuada. Lo dijo muy bien el ministro de Transporte, se trata de una conectividad que tiene que ser integral en todos sus modos. La mayoría de la gente se traslada por tierra y por eso es importante que desarrollemos todas las modalidades de conectividad.

Hoy hemos podido relevar, en estos primeros meses de gestión, más de 20.000 millones de pesos de inversión en el sector turístico. De esos 20.000 millones, unos 13.000 millones son nuevos alojamientos en cada rincón de la Argentina, en lugares que a partir de esta nueva visión de país, nuestra propia gente -en la mayoría de los casos se trata de capitales argentinos- está apostando a hacer inversiones donde normalmente no se hacían. Estas inversiones, en un 70 por ciento, son nuevos alojamientos y estos alojamientos son una oferta para quienes necesitan el input de la conectividad para acercar a sus clientes y generar el desarrollo.

En conclusión, nuestra visión es que cada vez más argentinos participen del derecho de viajar. Hoy el turismo se ha convertido en un hecho terapéutico. Los viejos hospitales de mi Córdoba para las enfermedades pulmonares que hiciera el general Perón, allá por mediados del siglo pasado, hoy son centros de salud mental. Estamos

670
A.N.A.C.
FOLIO
Nº 315

esperando el momento que tengamos para hacernos una escapada, para reencontrarnos nosotros mismos, a nuestra familia, para tomar el aire, el oxígeno que necesitamos para la dura tarea cotidiana. El estrés se ha convertido en la endemia del siglo XXI y el turismo es uno de sus principales antídotos.

Pero además es el generador de empleo por antonomasia, es una respuesta inmediata, es rápido en su posibilidad de crear trabajo. No necesita de mano de obra de alta calificación; es capaz de convertir mano de obra de baja o de media capacitación rápidamente en empleo de calidad. Hay un país que está demandando trabajo.

Fundamentalmente, quiero terminar diciendo que el gran desafío que tiene la Argentina es pensarse como un país diverso y extenso, profundo, y a veces desconocido para nosotros mismos. No olvidemos nunca que hay otra Argentina, que hay una Argentina profunda, una Argentina que a veces tiene un vuelo por día, una Argentina que a veces está desconectada de todo para acceder a los servicios básicos.

Muchísimas gracias a la mesa, muchísimas gracias a los participantes. Estoy convencido de que la Argentina que se viene es una Argentina mejor para todos y es una Argentina que encontrará en la creación de empleo el sentido de la gestión de un gobierno. Si alguna vez en la Argentina gobernar fue educar, si alguna vez en la Argentina gobernar fue poblar, en la Argentina de hoy gobernar es generar empleo. Muchísimas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor ministro.

Ahora va a empezar el segmento de tiempo en el que las empresas peticionarias o proponentes realizan sus exposiciones.

En primer lugar, tenemos Alas del Sur Líneas Aéreas. ¿Correcto? Representada en este caso por el señor Carlos Alberto Vázquez. Adelante, muchas gracias.

Sr. Vázquez.- Señor presidente, miembros de la Junta Asesora del Transporte Aéreo, peticionarios, colegas, señoras y señores: es una gran satisfacción para todos retomar hoy, después de largos once años, este procedimiento que debió ser normal y habitual en nuestro país. Este mecanismo de audiencia pública, de muy antigua data -ya que se remonta al año 1967- no es una concesión graciosa de la autoridad de turno. Por el contrario, es un derecho legítimo de los administrados que ha sido admitido con la convocatoria a esta Audiencia Pública.

El resultado de no haberla hecho por tanto tiempo está a la vista: la Argentina ha descendido en todos los parámetros de crecimiento de tráfico de la región, se midan como se midan. Nuestro país tiene un desarrollo y tráfico aéreo que es, como mínimo, la cuarta parte de lo que debería ser por su magnitud, características geográficas y económicas. O sea, tenemos menos líneas aéreas, menos personal aeronáutico y, sobre todo, menos pasajeros aéreos.

Por eso, la decisión de política aérea del gobierno del presidente Macri de duplicar el tráfico de pasajeros, de desarrollar el casi inexistente mercado de carga y de restablecer la competencia en el mercado aéreo no puede ser más que auspiciosa. De ahí el interés que ha despertado esta audiencia, la cantidad de peticionarios y las alternativas que se ofrecen a la consideración de esta Junta, procurando satisfacer las apetencias de la ciudadanía de contar con un modo aéreo competitivo y al alcance de los consumidores como ocurre en el resto del mundo y en Latinoamérica en particular.

Ya no es cuestión de mirar a los Estados Unidos, Europa o los demás continentes; Brasil, Chile, Perú, Colombia, México muestran el camino. Hasta Bolivia y Paraguay, mercados pequeños, han tenido tasas de crecimiento superiores a las de Argentina en estos últimos once años. Pero es hora de mirar para adelante y a eso hemos venido, es decir, a demostrar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO N° 316

servicios que proponemos, tal como lo prescribe con meridiana claridad el artículo 102 del Código Aeronáutico.

Alas del Sur Líneas Aéreas, sociedad anónima constituida en el año 2014, nació con el propósito de desarrollar una compañía aérea destinada a prestar servicios regulares internos e internacionales con base en el Aeropuerto Ambrosio Taravella, de la ciudad de Córdoba. Dicho proyecto ha sido desarrollado por un grupo de personas, entre las que se encuentran reconocidos expertos argentinos de larga actuación en el medio y en empresas argentinas, por lo que se trata de un grupo experimentado que conoce perfectamente bien la tarea que encara y las dificultades que presenta. Nuestra empresa considera que la provincia de Córdoba reúne las condiciones económicas, sociales, industriales, comerciales y turísticas que justifican un esquema operativo como el que proponemos.

Córdoba ha sido víctima y eso ha conspirado contra su necesaria proyección internacional, y a nivel nacional contra el desarrollo de su pueblo. La falta de competencia y de servicios se comprueba fácilmente con la simple comparación del desarrollo alcanzado por otros países frente al escaso aumento del tráfico argentino que muestran las estadísticas de pasajeros embarcados a través del Sistema Nacional de Aeropuertos cuya mayoría corresponde al Consorcio Aeropuertos Argentina 2000, integrado por la Corporación América y el Estado nacional.

Consecuencia de esa errada política son los 37 millones de viajeros que se desplazan mediante el transporte automotor de larga distancia en un país que, por sus características geográficas y distribución poblacional, deberían -mayoritariamente- trasladarse como pasajeros del transporte aéreo a precios similares de los que deben pagarse en esos viajes largos, tediosos y peligrosos viajes terrestres.

Para revertir esta rémora es que nos presentamos para invertir en un proyecto de largo alcance, realizable, en asociación empresarial y técnica con empresas e inversores internacionales de primer nivel que han demostrado gran interés en el mismo. Este proyecto no requiere subsidios, ni excepciones tributarias, tampoco pretende que el Estado nacional o provincial sostengan directa o indirectamente la operación y la inversión privada que se ejecutará. Sí requerimos costos aeroportuarios acordes con la realidad del mercado latinoamericano, reclamo reiteradamente efectuado por la IATA. La Argentina está muy por encima de la media de la región. El propio gobierno nacional lo ha reconocido en el Aviation Day del mes de mayo del comente año.

Destacamos, en este sentido, los anuncios de Ministerio de Transportes en cuanto a inversiones en infraestructura aeroportuaria y los servicios de ayuda de navegación aérea que contribuyan al desarrollo del sector, siendo necesario que esas nuevas políticas se concreten rápidamente. Córdoba, donde funcionará la base operativa de Alas del Sur, es un destino de primera magnitud desde todos los puntos de vista de los atractivos que justifican la implementación de los servicios que proponemos. Contaremos con la mano de obra calificada existente localmente, como pilotos, mecánicos, talleres, asistentes, etcétera. Córdoba ha sido un histórico baluarte de la industria aeronáutica y justifica y se merece un proyecto como el que proponemos.

Entrando al análisis de nuestro proyecto, se parte de la base de una demanda existente y reprimida y, como dije antes, dimensionable en los 37 millones de pasajeros del transporte terrestre contra los 10 millones de pasajeros de cabotaje. Obsérvese que con sólo poco más del 25 por ciento de esa cifra ya estaríamos en condiciones de duplicar el tráfico de cabotaje, como es el objetivo del Poder Ejecutivo. Aún en las condiciones de una economía recesiva y en proceso de recuperación, el crecimiento del tráfico es una consecuencia del aumento de la oferta que se agrega al mercado.

A.N.A.C. FOLIO 317

Sabido es, y en la Argentina se ha cumplido, que un crecimiento del PBI genera un aumento que duplica la tasa de crecimiento de la que se trate. Las proyecciones de tráfico de Boeing, Airbus y de la IATA son coincidentes en cuanto al crecimiento sostenido del tráfico en Latinoamérica y cómo la reactivación esperada de Argentina y Brasil serán motores para dinamizar aún más ese crecimiento. Y no hablamos de tasas modestas: entre 4,5 por ciento y el 6 por ciento anual acumulativo. El management -como ya lo he dicho- con el que contamos está integrado por personas altamente capacitadas y experimentadas. Nos proponemos recuperar la inteligencia desperdiciada existente en el país, así como recuperar a los que han debido radicarse en el exterior ante la falta de alternativas locales.

Iniciaremos nuestras actividades con tres aeronaves Narrow Body en el año próximo para llegar a doce en el año 2022. Además, comenzaremos a volar con Wide Body a destinos internacionales. En el año próximo se iniciarán los servicios con tres aeronaves para culminar con seis a fin de diciembre. Los principales corredores iniciales serán Córdoba-Aeroparque, Córdoba-Mendoza, Córdoba-Bariloche, Córdoba -Neuquén, Córdoba-Iguazú y Córdoba-Salta. Al final del período, en el año 2022, se extenderá la red a veinticinco destinos nacionales vinculados desde Córdoba, frente a los trece del inicio. También en el período inicial se prevé iniciar los servicios en los siguientes corredores: Córdoba-San Pablo, Córdoba-Río de Janeiro, Córdoba-Santiago de Chile. Al final del período se llegará a cinco destinos regionales.

Con respecto a los destinos internacionales de largo radio, los primeros destinos serán: Córdoba-Buenos Aires-Estados Unidos y Córdoba-Buenos Aires- España. Casi inmediatamente a dichos destinos se le sumará China, destino final con producción propia.

Reitero, como se ha expresado, que la flota inicial de corto y mediano radio será de tres Airbus 320 en 2017 para llegar a doce en 2022. La flota de largo radio comenzará con tres Boeing 777 en el primer año para terminar en ocho. En cuanto a la flota de largo radio, se prevé iniciar la operación y antes habrá que certificar la aeronave. Todos estos aviones operarán con matrícula argentina y serán volados por pilotos argentinos, tripulantes de cabina argentinos y mantenidos por ingenieros y técnicos aeronáuticos argentinos. No es una promesa, es un fundamento.

Analizando la oferta propuesta desde el punto de vista de los asientos ofrecidos por mercado será el siguiente. Mercado de Cabotaje, en el primer año: 635.000 asientos ofrecidos para terminar en el año 2022 con 4.400.000 asientos ofrecidos; Mercado Regional: 85.000 asientos ofrecidos en el primer año y en el año 2022, 622.000; Internacional: 85.000 asientos en el primer año y 2.600.000 en el último año. Como se podrá advertir, no es una oferta exagerada ni constituye desde el punto de vista operativo una dificultad por encima de las posibilidades de una organización adecuada a un startup como el que se propone.

Particular relevancia tiene poner de manifiesto la oferta laboral directa que se generará rápidamente. Pilotos, en el primer año, 102; en el último año, 240. Auxiliares, 210 en el primer año; 525 en el último año. Técnicos de Mantenimiento, 80 en el primer año; 240 en el año 2022. Personal de Tierra, 155 a fin del primer año; 455 en la finalización. Esto hace un total inicial de 547 personas, para llegar a 1.460 a fin del período. A lo cual hay que sumar los empleos indirectos que se movilizarán.

Reitero, cabe destacar que se trata de la creación de empleos directos de mano de obra argentina, principalmente radicada en la ciudad de Córdoba, sin perjuicio del efecto dinamizador sobre otros sectores como el turismo, hotelería, comercio, etcétera. Es decir, si hay un proyecto que contribuye a la descentralización del país y hace

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 318

efectivo un federalismo que no sea meramente discursivo, es el nuestro señor presidente.

Desde el punto de vista de las proyecciones económico-financieras y en lo que hace a los ingresos esperados, la facturación estimada inicial para el primer año es de 74 millones de dólares para llegar a fin del período con 604 millones de dólares.

La estructura de comercialización con la que se prevé operar es la de los canales de distribución actuales, directos e indirectos, con fácil acceso para agentes de viaje, operadores y público en general mediante plataformas amigables, transparentes y accesibles.

En el área de los servicios no regulares internos e internacionales, lo que se propone es atender las demandas estacionales de los viajes de turismo, así como impulsar una demanda desestacionalizada con diferentes propuestas.

En materia de carga, a la oferta de la bodega de los servicios mixtos se prevé el fletamento de bodega pura de carga para tráficos hoy canalizados con terceros países, con lo que ofreceremos al mercado precios y servicios competitivos.

En definitiva, señor presidente, proponemos competencia en los mercados; proponemos nuevas fuentes de trabajo para los argentinos, pilotos, tripulantes de cabina, técnicos de mantenimiento, profesionales, administrativos; proponemos desarrollar a la ciudad de Córdoba como segundo nodo de tráfico aéreo de la Argentina, nacional e internacional; proponemos una oferta que permite el acceso de nuevos pasajeros al modo aéreo, y proponemos una adecuada oferta de bodega de carga a productores, exportadores e importadores. Todo ello sin subsidios ni reservas de mercado de ningún tipo y naturaleza. No pedimos una mano, pedimos que no nos pongan la mano encima para poder crecer. Obviamente, que tampoco nos pongan la mano en el bolsillo con tarifas, costos, tasas o precios de insumos exagerados o improcedentes.

Por último, me gustaría decir que no venimos a destruir a ninguna línea aérea; nuestros ejecutivos provienen de Aerolíneas o de Austral y seríamos incapaces de desearles el mal.

Señor presidente: la necesidad, la conveniencia y la utilidad general de nuestros servicios es tan obvia que me exime de mayores comentarios. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Vázquez.

A continuación, expondrá por American Jet S.A., la señora Ivana Palmieri.

Sra. Palmieri.- Muchas gracias.

Señor administrador nacional, señores directores, miembros de la Junta Asesora de Transporte Aéreo, señoras y señores: mi nombre es Ivana Palmieri y me presento a esta audiencia N° 218 en el carácter de apoderada de American Jet Sociedad Anónima con el objeto de ampliar los argumentos expuestos en la solicitud de servicios incluida en la Parte III de la nota ANAC 626.

American Jet ha solicitado la autorización de explotación de servicios no regulares internos e internacionales sin limitación de equipo, habiendo dado cumplimiento a los requisitos establecidos en el decreto 2.186 para este tipo de solicitudes.

A los fines de acreditar las capacidades requeridas, se proyectó la operación con una aeronave del tipo 737-500, que será incorporada a los servicios dentro de los plazos establecidos por la legislación, para acreditar la capacidad técnica.

American Jet cuenta con la autorización para operar servicios no regulares internos e internacionales, otorgada por las Resoluciones DNTA N° 7 de 1994 y del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos N° 657, también de 1994, pero limitados al equipo Fokker F27 o aeronaves de igual o inferior capacidad.

A.N.A.C. FOLIO Nº 319

Lo cierto es que mi representada ofrece permanentemente estos servicios con la limitación establecida, puesto que constituye una de las operaciones tradicionales de esta compañía que presta servicios de transporte para trabajadores de la actividad minera y petrolera mediante contratos suscriptos con empresas de primer nivel. Es así como en la actualidad desde su base de Mendoza efectúa operaciones de transporte de personal para la minera Gold y para YPF en la ruta Mendoza-Malargüe-El Portón; ha operado bajo la misma modalidad en el norte argentino durante años y presta servicios de transporte de personal en el sur a otras compañías relacionadas con distintas actividades productivas, desde y hacia algunas de sus bases en Neuquén, Mendoza o Buenos Aires.

Sin embargo, el aumento de capacidad de sus aeronaves se ha tramitado sin éxito durante años y le ha significado la pérdida de innumerables posibilidades de negocios y la cancelación de contratos suscriptos, con el consecuente perjuicio económico. Si bien el fuerte de la operación no regular de American Jet no es el turismo, no resulta lógico desechar la posibilidad de ofrecer servicios dentro de la modalidad del decreto 1.470 o de carácter turístico, bajo cualquier otra modalidad que pueda generarle una diferencia sustancial en la complementación de su operatoria tradicional.

La presente solicitud solo tiene por objeto actualizar la capacidad de los servicios que la empresa está operando en la actualidad y desde 1994. Limitar la operación de los servicios no regulares cristalizando la oferta de asientos al momento histórico en que otorgada la autorización, carece de todo sustento fáctico y legal. El servicio no regular es un servicio de carácter excepcional y se encuentra regulado por la ley de política aérea en los artículos 19 y siguientes. La operación no regular que hoy realiza American Jet apunta precisamente a satisfacer una demanda no satisfecha en los términos del inciso a) de los artículos 20 y 40 de la citada ley.

Entendemos y aceptamos que la autoridad deba velar porque la explotación de servicios no regulares no constituya una competencia perjudicial para las empresas regulares, pero es innegable la necesidad y utilidad de este tipo de servicios que, a lo largo de los años, se han prestado y se prestan, tanto en el orden interno como en el internacional, a través de instrumentos como la Resolución 68 del año 2000 o los vuelos exploratorios del Acuerdo de Fortaleza.

Destaco que la Junta Asesora del Transporte Aéreo en los dictámenes producidos luego de la audiencia 217 se manifestó expresamente a favor de no producir el llamado con limitación al equipo propuesto y entendemos que el mismo criterio se ha seguido en el presente llamado realizado mediante la Nota 626 del 1° de diciembre último, no obstante lo cual lo pedimos expresamente.

Con las constancias del expediente y los antecedentes obrantes en esta Administración de los últimos veinte años, entendemos haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos para esta presentación, por lo que solicitamos se tenga por acreditada la necesidad, utilidad y conveniencia de los servicios solicitados.

Voy ahora, señor presidente, a la Parte IV de la Audiencia, que son las rutas pedidas por la empresa American Jet. American Jet ha solicitado la concesión de explotación en los términos establecidos por el decreto 2.186 para explotar servicios regulares internos e internacionales combinados con aeronave de gran porte del tipo ATR 42 en configuración de 48 asientos sobre 13 rutas, con facultad de alterar u omitir escalas. El esquema de rutas propuesto por American Jet tiene por objeto unir varios puntos de la Patagonia con rutas que formen un triángulo entre Mendoza, Neuquén y Ushuaia, y aportar aeronaves a su base de Neuquén que salgan hacia el norte vía Salta y Tucumán, y al noreste vía Córdoba y Rosario, con llegada a puntos regionales limítrofes. Asimismo, solicita como punto la Ciudad de Buenos Aires para completar la

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

FOLIO 320

conectividad del servicio propuesto, que de otra forma no sería útil para el habitante del sur del país. Si bien en el sur de la Argentina no sobran los pasajeros de avión, los que están definitivamente no cuentan con una conectividad adecuada y aún no tienen una oferta razonable de servicios.

No voy a abrumar a la Junta con estadísticas y datos -que por otra parte no abundan-, pero según la Secretaría de Economía y Hacienda de la Municipalidad de Neuquén, solo en el mes de octubre se registró un movimiento de 152.000 pasajeros por vía terrestre con un incremento del 20 por ciento respecto del mes anterior, mientras que por vía aérea, el aeropuerto de Neuquén tuvo un movimiento de 723.000 pasajeros anuales con un crecimiento constante y sostenido, pero con una participación menor al 1 por ciento en el total de los aeropuertos del país.

Como es de esperar, las compañías que operan rutas troncales de largo recorrido ofrecen servicios a los puntos de gran movimiento de pasajeros como Bariloche o Comodoro Rivadavia. Los nuevos oferentes vienen a recargar la oferta de asientos sobre los mismos puntos, generando una competencia totalmente improductiva. American Jet no pretende concurrir en esas rutas, ni competir con estas compañías; está más que claro que con la capacidad ofrecida solo puede considerarse como una oferta subsidiaria o de alimentación para el tráfico de largo corrido.

Por otra parte, en la propuesta de American Jet la oferta de asientos es absolutamente ajustada a la demanda de tráfico, y este criterio es el resultado de conocer acabadamente cada punto del recorrido y de las posibilidades que ofrece la infraestructura, puesto que muchas de las rutas solicitadas las está operando con la anacrónica limitación de equipo con la que les fueron otorgadas hace más de veinte años. La base operativa de este proyecto será el Aeropuerto de Neuquén y la capacidad total del servicio propuesto será de alrededor de 9.000 asientos mensuales, incluyendo las aeronaves que hoy tiene afectadas y operando.

En esa vasta zona del país se encuentran importantes fuentes de recursos como el petróleo, la minería y las industrias ictícola, frutihortícola, vitivinícola y turística, mientras que la comunicación por vía aérea se encuentra desarticulada e incompleta. Creemos que para fomentar mayores inversiones y generar desarrollo es prioritario dotar a todas las zonas del país con comunicaciones ágiles y confiables, porque más y mejores comunicaciones físicas producirán más y mejores inversiones productivas.

Cabe aclarar que American Jet no utiliza clases tarifarias, sino que propone una tarifa por kilómetro, que por supuesto estará en los parámetros del decreto 1.654 o aquel que lo sustituya, tampoco trabaja con apertura o cierre de tarifas y no vuela por debajo de sus costos operativos.

El cuadro de rutas de cabotaje y la base operativa se encuentran dentro del plan de rutas de interés general para la Nación en los términos de las resoluciones 270 de 1987 y 282 de 1994; nunca ha pedido complementación y a pesar de todas las restricciones impuestas, se ha mantenido operativa y en crecimiento desde 1986. Es la empresa más antigua del país.

En el orden legal, entendemos haber cumplido los requisitos establecidos para acceder a esta audiencia y de la exposición precedente se desprende el cumplimiento de lo establecido en los párrafos c), d), e) y g) del artículo 32 así como del inciso a) del artículo 38 de la ley 19.030.

Por otra parte, el tipo de aeronave propuesto y las características del servicio cumplen con lo requerido por el artículo 39 de la citada ley.

Las rutas que comprometen puntos internacionales encuadran dentro del marco legal bilateral vigente y lo dispuesto en la Resolución 901 del 96. En este punto quisiera recalcar a la autoridad aeronáutica aquí representada la necesidad de cuidar el tráfico y

A.N.A.C. FOLIO Nº 321

negociar para sus empresas nacionales en base a los principios del artículo 9º, basado en el estricto criterio de reciprocidad real y efectiva y en la doctrina nacional aplicable, evitando situaciones como la que hoy nos ocupa en los servicios no regulares con la República de Chile.

En virtud de lo expuesto, a los señores de la Junta de Transporte Aéreo solicito se tenga por acreditada la necesidad, utilidad y conveniencia de los servicios en las rutas solicitadas.

Me tomo el atrevimiento también de solicitar que en la decisión de la Junta se mantenga el criterio que se sostuvo en los últimos dictámenes del año 2006, según los cuales debía preverse un posible aumento de capacidad cuando la demanda del tráfico lo requiriese, siendo contraproducente limitar la capacidad del tipo de equipo propuesto, toda vez que un aumento debiera atravesar nuevos trámites administrativos similares al presente, en perjuicio de los usuarios -esto es textual de los dictámenes JATA 574, 575, 581 y 585, por citar algunos- por supuesto sometiendo el equipo a consideración de la autoridad y bajo la aplicación de la ley y el procedimiento vigente.

Finalmente, quisiera poner de manifiesto con carácter expreso que en representación de mi mandante solicito la estricta aplicación del artículo 14 del decreto 2186, que requiere la acreditación de la capacidad técnica mediante contrato debidamente inscripto en el plazo único y perentorio de 180 días a partir del dictamen, porque de lo contrario transformaríamos este ámbito en una incubadora de empresas generadoras de un negocio externo a la aviación. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, doctora.

A continuación -adelante, por favor- el señor Horacio Preneste, por Andes Líneas Aéreas Sociedad Anónima.

Sr. Preneste.- Buenos días. Ante todo quiero agradecer a los miembros de la Junta, agradecer al ministro de Transporte la creación del ámbito para que esto suceda, a la ANAC por haber puesto el trabajo para esta convocatoria, y la realidad es que para una empresa como la nuestra, que hace 10 años que estamos en una lucha permanente, señales como esta son señales de esperanza, son señales que nos marcan un camino para ir avanzando en lo que en algún momento pensamos y hoy potencialmente podemos realizar.

Andes cumple 10 años de existencia y por estos 10 años Andes concurre a esta audiencia pública a los efectos de poner en conocimiento de la comunidad en general y la comunidad aerocomercial en particular la solicitud de nuestra compañía con relación a la ampliación de su red de servicios. Esta para Andes es una solicitud de ampliación y no de otorgamiento inicial, ya que cuenta con la concesión de rutas regulares y los permisos para la realización de vuelos no regulares, y también representa la demostración clara de los cambios en la dinámica de la política aerocomercial del país.

A través de 10 años Andes es una sociedad que se constituyó, cuyos accionistas, directivos y capitales son argentinos. Se constituyó en abril de 2005, participó de la audiencia pública de diciembre de 2005, donde ahí obtuvo la autorización y la concesión por 15 años para realizar vuelos regulares y la autorización para realizar vuelos no regulares nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo.

En el año 2006 obtiene su certificado de explotador, el CESA. Con los certificados, con las certificaciones de los pilotos, mecánicos, tripulantes de cabina, personal de rampa, tráfico y la acreditación de su capacidad técnico-operativa, comienza a operar el 20 de junio de 2006.

El 20 de junio de 2006 inicia su vuelo a Salta, luego en noviembre comienza a volar a Puerto Madryn, en el año 2008 realiza vuelos de Buenos Aires-Tucumán-Jujuy;

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 322

en el 2009 Buenos Aires-Córdoba-Salta-Iguazú; en el 2010 vuela Buenos Aires-Bariloche, Buenos Aires-Puerto Madryn-Esquel como una operación de temporada.

Paralelamente, Andes se desarrolló en el mercado de vuelos no regulares, en el que se posicionó no sólo en el país sino también en la región.

Actualmente, Andes opera vuelos regulares a Salta, a Puerto Madryn, a Jujuy y empezó hace un mes a volar a Córdoba. Y ahora, a principios de enero, va a empezar a volar a Mar del Plata. En febrero se incorpora Comodoro Rivadavia, en marzo se incorporará Mendoza y a partir de allí una escala nueva por mes.

La flota actual de la compañía son cinco aeronaves propias. Esto lo destacamos porque las aeronaves son propiedad de la compañía. Son cinco MD, del tipo MD-83 de 165 asientos de capacidad, que a su vez están hermanados, son una flota equiparable, están todos equipados con tanques suplementarios, que les permiten volar con una mayor autonomía, lo cual permite a su vez acceder a rutas de larga distancia en nuestra operación chárter.

Todos estos requerimientos comerciales que la compañía ha tenido contaron con un soporte técnico operativo conformado por su personal certificado y habilitado, bajo los requerimientos de las autoridades de aplicación.

Un hecho que fortalece y potencia su desarrollo es el de haber construido sus propias facilidades de mantenimiento, también certificadas por las autoridades, en las que realiza todas las tareas de mantenimiento mayor en la ciudad de Salta. No sólo cuenta con la infraestructura sino que también ha desarrollado recurso humano local, con el impacto que esto representa para la comunidad salteña.

También su flota evolucionó y a la fecha cuenta con cinco aeronaves del tipo MD-83.

En el año 2010, bajo un esfuerzo muy grande, se obtiene la certificación IOSA, que es el IATA Operational Safety Audit. Esto nos permite y nos certifica que hemos alcanzado un nivel de seguridad de operación al nivel de las principales compañías del mundo. Y esta certificación se ha renovado por cuatro veces consecutivas y estamos en el proceso de recertificación en este momento. Esto, para alguna compañía con las expectativas nuestras, realmente nos llena de orgullo.

En resumen, Andes ha tenido 10 años de operaciones ininterrumpidas, desarrolladas bajo el concepto permanente del cuidado de los costos, autofinanciada con la reinversión de los resultados y con recursos propios, sin endeudamiento financiero, propietario de las cinco aeronaves que opera en este momento.

Se alcanzaron altos niveles de experiencia técnica y de capacidad operativa, estandarización de los sistemas comerciales, técnicos, operativos y de apoyo a la operación con la industria a niveles internacionales. Sistemas comerciales a través de los mecanismos más modernos: la Web Page a través de los sistemas de reservas más modernos que actualmente se utilizan. Estamos asociados a los Global Distribution System como Amadeus, Sabre, Worldspan. A su vez, tenemos todas nuestras actividades mecanizadas, el buen check in incluido. A su vez, en los vuelos chárter hemos desarrollado una rápida respuesta a nuestros requerimientos.

La solicitud de rutas que venimos a proponer en este momento es de varios corredores.

Primero en cabotaje, Aeroparque-Rosario-Resistencia-Posadas-Iguazú, Aeroparque, Tucumán-Santiago del Estero-Salta-Jujuy, Aeroparque-Córdoba-Mendoza-Neuquén-Bariloche, Aeroparque-Puerto Madryn-Comodoro Rivadavia-Calafate-Ushuaia. Algunos se agregan a las rutas que actualmente tenemos.

Y tenemos las alternativas de salidas internacionales de Aeroparque-Córdoba-Santiago de Chile, Aeroparque-Córdoba-San Pablo y Aeroparque-Córdoba-Lima.

A.N.A.C 676
A.N.A.C FOLIO Nº 323

Hoy tenemos cuatro destinos -como decía- que estamos operando, a los cuales se agregó Córdoba en los últimos días, y estamos preparados para desarrollar 12 nuevos destinos durante el año 2017, los cuales mencionaba. El primero de ellos va a ser Mar del Plata el 2 de enero, luego sigue Comodoro, Mendoza, y así se irán agregando las distintas rutas que generarían esa conexión en el país.

Nosotros estamos pensando que en el año 2017 nuestro tráfico va a crecer a 800.000 pasajeros, que son los que pensamos transportar en las rutas de Andes.

El esquema de rutas que vamos a estar operando, esas son las cuatro rutas que están, y ahí están el resto de las rutas que se van a ir agregando durante los 12 meses que corresponden al año 2017.

Este compromiso de ir agregando rutas realmente está asociado a la realidad de la actual operación e ir incorporando nuevos desarrollos. Para ello Andes espera incorporar 12 aeronaves, una aeronave más MD-83 e incorporar dos aeronaves 737-800. El MD-83 va a estar incorporándose durante el mes de febrero y las dos aeronaves Boeing 737-800, una va a estar incorporándose estimamos en el mes de marzo y la otra en el mes de abril. Para ambas ya se han celebrado las cartas de intenciones con los proveedores y estamos al aguardo de ir a inspeccionar las aeronaves.

Desde el punto de vista de los recursos humanos, la actual dotación de la compañía es de 210 personas, que están formadas por pilotos, mecánicos, auxiliares de cabina, personal comercial, personal de tierra, etcétera. De dicha dotación, la mayoría se encuentra desde el primer momento del inicio de la compañía.

Los puestos de trabajo indirecto que la compañía genera están en el orden de los 1.100 en la actualidad. Las asociaciones gremiales, para las cuales también tengo una mención destacada, nos han acompañado en todo momento desde que iniciamos las operaciones. Han sido y han apuntalado el crecimiento de Andes con un fructífero sincero diálogo, donde las partes han comprendido las necesidades de ambas en cada momento. Hubo momentos buenos y hubo momentos en los cuales las asociaciones gremiales nos acompañaron y nos apuntalaron. Para ellos destaco el hecho.

¿Qué pensamos sobre cuál va a ser el impacto social para el año próximo? Para el año próximo estimamos crecer en 380 puestos de trabajo en forma directa y generar 2.500 puestos de trabajo en forma indirecta.

A su vez, desde el punto de vista de la inversión de la compañía, la inversión en estos dos aviones más los aviones que se están incorporando significan 36 millones de dólares en inversión de capital, y eso tiene un capital de trabajo asociado del orden de los ocho millones de dólares. Estos son fondos que salen de la operación de la compañía, estos son fondos que la propia actividad va a ir financiando.

Hay un punto para nosotros que es importante, que además del requerimiento de rutas mencionado en el cuadro anterior solicitamos a la autoridad del área otros aspectos que son básicos para que nuestra línea aérea se desarrolle y consolide como un jugador importante de este mercado.

Todas las líneas aéreas que operan en Aeroparque cuentan con hangares para mantenimiento en el área industrial. También para Andes es indispensable contar con un espacio de similares características, el cual solicitamos formalmente en esta audiencia.

No obstante, solicitamos también de las autoridades la adecuación de la infraestructura aeroportuaria, plataformas, espacios de plataformas, uso de las plataformas, mangas, espacios en las aeroestaciones, ya que son un elemento dinamizador de la actividad y forman parte del servicio aeronáutico. Nosotros pretendemos que además de poner el avión en hora, poner el avión en condiciones, tener la disponibilidad operacional del avión, también poder atender el pasajero en las

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 324

condiciones que el pasajero se merece. Para ello requerimos espacio en aeroestaciones, etcétera.

En resumen, y finalizando, Andes no es una startup, Andes es una realidad con 10 años de historia y que busca ampliar su espacio para poder crecer y ocupar un lugar, para el que se estuvo preparando, y hoy entendemos que están dadas las condiciones para que ello suceda. Desde ya, muchísimas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Preneste.

A continuación, por Avian Líneas Aéreas Sociedad Anónima, Melisa Sinigaglia. ¿Es correcto?

Sra. Sinigaglia.- Sí.

Sr. Moderador (Corcuera).- Adelante.

Sra. Sinigaglia.- Buenos días a las autoridades, buenos días a los miembros presentes.

Me complace estar en esta audiencia en representación de Avian. (*Manifestaciones.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Silencio, por favor. Después tendrán todos los oradores su capacidad de expresarse, su momento de expresarse. Les agradecemos. Por una cuestión de respeto permitamos que la oradora haga su presentación. Adelante.

Sra. Sinigaglia.- Como les decía, me complace participar en esta audiencia en representación de Avian Líneas Aéreas Sociedad Anónima.

He sido designada oradora en mi carácter de letrada apoderada. No obstante, se encuentran presentes en la sala miembros del staff gerencial comercial, técnico y contable, con quienes hemos trabajado en la presentación efectuada ante la ANAC al objeto de solicitar las rutas regulares de pasajeros, carga y correo, interno e internacional, en las 16 rutas que forman parte de nuestro proyecto, que está sujeto a consideración en esta audiencia.

A continuación, paso a detallar las rutas que hemos propuesto, y lo podemos ver en pantalla.

Las rutas son Buenos Aires-Santa Fe, Buenos Aires-Rosario, Buenos Aires-Puerto Madryn, Buenos Aires-Viedma-Puerto Madryn, Buenos Aires-Mar del Plata, Buenos Aires-Puerto Madryn-Comodoro Rivadavia-Puerto Madryn, Buenos Aires-Montevideo, Buenos Aires-San Luis-Río Cuarto, Buenos Aires-Santa Rosa, Buenos Aires-Bahía Blanca, Buenos Aires-Concordia-Paso de los Libres, Buenos Aires-Concordia-Paraná, Buenos Aires-Porto Alegre, Buenos Aires-Sunchales-Reconquista-Sunchales, Buenos Aires-Tandil y Buenos Aires-Sunchales-Villa María.

La siguiente pantalla, por favor.

Conforme se observa en el plan de rutas propuesto, Avian está enfocada a su operación regular, regional y complementaria, justamente para atender aquellas rutas que se encuentran desiertas o no lo suficientemente abastecidas por los servicios de prestadores locales.

En pantalla observamos las frecuencias promedio que Avian propone adicionar a las ya existentes. Y en la pantalla siguiente se observa el comparativo de oferta de las prestadoras actuales con las que propone adicionar Avian Líneas Aéreas. Nuevamente vemos que hay rutas sin vuelos, donde proponemos mayores frecuencias.

Y esta elección de rutas no fue azarosa: fue el resultado de un análisis y de un estudio de mercado que demuestra que existe un gran potencial de tráfico en la Argentina, teniendo en cuenta sobre todo la cantidad de población, la distribución geográfica y la capacidad del índice de PBI per cápita. Incluso sobre datos del propio Banco Mundial y consultoras aeronáuticas internacionalmente reconocidas hemos comparado rutas de similares distancias a las aquí propuestas con países de

A.N.A.C. FOLIO Nº 325

Latinoamérica, y observamos que Argentina lamentablemente es uno de los países que tienen menor oferta de capacidad en vuelos de cabotaje.

En la siguiente pantalla observamos que el ejemplo de rutas como por ejemplo Medellín y Bogotá en Colombia presenta más de 70 vuelos diarios, operados por cinco empresas. O la ruta San Pablo-Curitiba en Brasil, que presenta más de 40 vuelos diarios operados por cuatro empresas. Sin embargo, vemos en último lugar a las rutas Buenos Aires-Santa Fe o Buenos Aires-Rosario, que sólo tiene dos frecuencias diarias operadas por una única empresa.

En esto nos basamos para decir que existe un verdadero potencial de crecimiento de frecuencias, adonde apunta Avian Líneas Aéreas en una operación complementaria.

Con respecto a lo que son los destinos internacionales, Avian ha escogido son destinos que entiende que son un punto de conveniencia para el desarrollo regional, como son Montevideo y Porto Alegre.

En cumplimiento de los requisitos del decreto 2.186, Avian propone comenzar a prestar servicios el 15 de marzo de 2017, donde comenzará en el primer bimestre -que lo podemos ver en la pantalla siguiente, si es posible- con 34 frecuencias semanales durante el primer bimestre de operación -alrededor del 15 de marzo- incrementando luego a 88 frecuencias semanales, y en un tercer bimestre a 118, hasta llegar a fines del mes de octubre de 2017 con 149 frecuencias.

La pantalla que continúa es muy importante por cuanto hablamos del equipamiento. Un equipamiento que nuevamente demuestra a dónde está apuntada la operación de Avian: a una operación regional, porque las aeronaves que propone para prestar sus servicios son aeronaves fabricadas por ATR, que es filial de Airbus en Francia, y se dedica exclusivamente a la fabricación de turbohélices de alcance regional. Esto demuestra nuevamente que Avian propone ser abastecedora y conectora en aquellas distancias de corto y mediano alcance.

Otro punto a señalar son los 72 pasajeros, que es la capacidad de estas aeronaves, que entendemos que es una capacidad que va en línea con la demanda de tráfico de este mercado. Es decir, el objetivo es lograr que haya un coeficiente de ocupación económicamente viable. Entendemos que con la capacidad de operación de estas aeronaves será posible.

Hasta el momento Avian ha realizado importantes inversiones con respecto a las aeronaves puesto que nos complace indicar que ya están certificadas "argentina" y que incluso una de las aeronaves ya cuenta con matrícula argentina Lima Víctor Golf Uniform Golf, certificada con certificado argentino en el exterior, y estando próximo a ser importada.

Junto a las inversiones también se ha capacitado personal y se ha contratado sistemas de reservas. Todo esto junto con el contrato de compraventa financiada que ya se ha suscripto por seis aeronaves ATR con el fabricante del exterior, lo cual demuestra una real apuesta e inversión en el proyecto.

Continuando con el programa de incorporación de aeronaves, la propuesta es que la segunda de las aeronaves ingrese en febrero, luego en marzo y mayo, hasta completar un total de seis aeronaves, respecto de las cuales cinco estarán en servicio y una aeronave será de back up, ello en adición a los tres jetstream que ya cuenta operativa la compañía.

Desde el punto de vista de la generación de empleo, que es la pantalla que continúa, vamos a ver que Avian Líneas Aéreas ya cuenta con 50 empleados y es una sociedad constituida en la Argentina, que prevé una contratación de 30 tripulaciones, esto es cinco tripulaciones por cada aeronave, compuestas cada una de ellas de cuatro especialistas personal aeronáutico, todos ellos argentinos, que se suman a los

AVIAN Líneas Aéreas
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C
FOLIO
326

mecánicos, despachantes de aeronaves, personal de tierra, miembros de administración, todos ellos argentinos que se estima que a fines del año 2017 serán aproximadamente 400 nuevos puestos de trabajo de personal directo, ello en adición al personal indirecto, que se genera como efecto multiplicador de la economía y que aproximadamente estimamos en 2.000 personas.

Queremos aclarar -y tiene que ver con la generación de empleo- que Avian va a hacer el mantenimiento de sus aeronaves en la Argentina, en talleres que se encuentra habilitando a tal efecto. Además, queremos aclarar que Avian no es una línea aérea low cost y que la comercialización, el pintado de sus aeronaves y las operaciones se realizarán bajo la marca e insignia comercial Avianca, en función de acuerdos que ha suscripto con los miembros titulares de la marca Aerovías del Continente Americano, todo lo cual conlleva un cúmulo de responsabilidades y obligaciones para Avian, que está comprometido a respetar estándares de más alta calidad y tecnología, en línea con lo que requiera esta compañía para permitir el uso de la marca.

A modo de síntesis, conforme expresamos en la pantalla siguiente, podemos observar que Avian cumple con los tres parámetros que están previstos en el artículo 102 del código aeronáutico para obtener la solicitud, que es que los servicios sean convenientes, necesarios y de utilidad general.

Entendemos que son convenientes por cuanto brindan al usuario una mejor, mayor y más accesible oferta de conexión entre destinos turísticos y de negocios. Entendemos que son necesarios porque, como comentamos, van a ser prestados en rutas que se encuentran desiertas, como es la ruta Buenos Aires-Concordia, Buenos Aires-Tandil o Paso de los Libres; o bien rutas que no están lo suficientemente abastecidas, como la ruta Buenos Aires-Rosario, que como comentamos sólo tiene dos frecuencias diarias.

En base a lo expuesto es que solicitamos a las autoridades se permita a Avian Líneas Aéreas ingresar como un nuevo explotador aéreo, en un todo de acuerdo a la sana competencia para la integración de aquellas zonas donde las necesidades públicas de transporte aéreo no se encuentran satisfechas, todo ello con el objeto de que exista una nueva alternativa de transporte aerocomercial eficiente, continuo y regular, que se compromete a prestar Avian al servicio público, intercomunicando adecuadamente distintas regiones de la República Argentina.

Hasta aquí nuestra presentación y desde ya quedamos a disposición por la vía de consulta. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señorita Sinigaglia.

A continuación, la última presentación de las empresas proponentes. FB Líneas Aéreas Sociedad Anónima, el señor Julian Cook. Adelante.

Sr. Cook.- Señores de la Junta, ministros y a todos los presentes, muchas gracias por darme la oportunidad de hablar. Espero que mi español esté al nivel. Y le agradezco primero a la ANAC. Desde el mes de marzo que estoy acá en Buenos Aires trabajando sobre este proyecto de Flybondi, y la verdad es que tuve una relación muy profesional con ustedes, especialmente en las últimas semanas hasta llegar a esta audiencia, había una colaboración muy profesional y quiero agradecer por esto.

Me alegro de ver que hay otras personas que han visto la oportunidad también en Argentina. La verdad que la oportunidad es increíble y por eso vine acá con mi familia para empezar este proyecto.

El ministro de Transporte ha hablado antes, así que quizá voy a repetir un poco; pero si miramos este slide vemos que Argentina realmente está casi el último en Latinoamérica en términos de propensión a volar, es decir el número de personas de viajes per cápita es 0,24, y la verdad es que no son pasajeros únicos. Hay menos del 10

676
A.N.A.C.
FOLIO
327

por ciento de la población que está viajando en este país hoy, que viajan dos o tres veces al año. Así que la oportunidad es enorme.

Si miramos a Chile, que es acá al lado, con un PBI per cápita similar al de Argentina, están a más del doble.

Las aerolíneas low cost están casi en todo el mundo. Creo que Argentina debe ser uno de los últimos países en el mundo que no tienen una low cost. Acá en Latinoamérica, en México más del 60 por ciento del mercado son asientos de líneas aéreas low cost, en Brasil casi 60 por ciento, Chile 30 por ciento, Colombia está creciendo mucho, quizá este número está ya debajo de la actualidad, y en Argentina estamos a cero. Así que la oportunidad para empezar una low cost acá para mí es lógica.

Si seguimos, este es quizá el slide más importante de esta presentación. No es un sueño, es lo que pasó en otros países cuando llegaron low cost. En Turquía, India, Sudáfrica, Brasil. Quizá Sudáfrica es un ejemplo interesante para Argentina porque tenían ocho millones de pasajeros antes de la llegada de low cost y quizá casi 10 años después están en 28 millones.

En la próxima, acá para nosotros es la proyección. Yo sé que el gobierno tiene un objetivo de duplicar el mercado, nosotros quizá estamos un poco más optimistas, pero con el slide pasado, que muestra lo que pasó en otros países, creo que tres veces entre hoy y el 2026 no es una locura, es lo que puede pasar, es lo que pasa en otros países cuando los precios bajan y la población, la gente tiene la oportunidad de volar.

Nuestra visión es claramente una visión de ser líder en la Argentina en los vuelos a bajo costo, haciendo vuelos de cabotaje y también regionales.

La misión es claramente rebajar las tarifas hasta las más bajas del mercado pero con un servicio amigable.

He leído en los últimos días y semanas que hay gente que dice que las low cost no dan un buen servicio. Esa no es nuestra visión. Nuestra visión es que brindan un servicio muy bueno. Quizás haya que pagar algunas cosas, pero el servicio va a ser muy bueno. Nuestro objetivo es que la operación sea de excelencia y que la puntualidad sea la más alta del país. Entonces, no solo son tarifas bajas.

En cuanto a los valores, el primero es el de la seguridad. Tanto yo como los inversores estamos dispuestos a tomar un riesgo financiero, pero en ningún caso vamos a tomar un riesgo operacional.

Me reuní la semana pasada con quien se encargará de la seguridad de vuelo de nuestra empresa; está trabajando en una empresa registrada por ANAC y se encarga de la seguridad en vuelo. Conversé con él una hora sobre los distintos aspectos de la seguridad.

Lo que escuchamos también en los últimos días sobre la seguridad no es verdad para mí. Este slide es muy interesante; son estadísticas. Estos datos provienen de una empresa de seguros. Esa empresa, antes de dar la prima de seguro para la línea aérea, hace un estudio para saber cuál es el costo de las pérdidas que tienen las distintas líneas aéreas. Eso lo hicieron en los últimos diez años, de 2005 a 2014. Acá se puede observar que las low cost están muy por debajo que las líneas aéreas tradicionales. Entonces, creo que hay que dejar atrás el mito de que las low cost no son seguras, porque no es así con nosotros.

Nuevamente, refiriéndonos a los valores, siempre digo que no me gusta mucho el término "low cost"; prefiero hablar de eficiencia, que es lo que hacemos en las low cost. Somos eficientes, utilizamos la aeronave más tiempo durante el día para que esté menos tiempo en la tierra y más en el aire.

El otro valor es uno que para mí es el más importante desde el punto de vista humano. Se trata de una empresa que maneja mucha gente, una industria de servicios, y

4

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 328

el servicio lo da la gente, los empleados. A mí, más que hacer un éxito de esta empresa, lo que me anima cuando me levanto a la mañana es saber que la gente que va a trabajar para esta empresa tiene ganas de levantarse y venir a trabajar. Por eso también para nosotros uno de los valores es el de la diversión. Es necesario que la gente disfrute de su trabajo, tenga ganas de venir a trabajar. Es una industria para mí muy especial, ya que quienes trabajan en ella no están de casualidad; tienen una pasión. Levantarse a la mañana y volar es algo increíble. No debemos olvidarlo.

Daré algunos números. Uno de los más importantes es el capital. Se trata de una industria que necesita mucho capital. Por eso en los últimos meses hemos hablado con muchos potenciales inversores -tanto locales como del exterior- y estamos muy contentos de haber firmado un acuerdo con un fondo muy conocido de la industria, que ya estaba en muchas líneas low cost en diferentes países del mundo.

Tengo mucha suerte de poder trabajar con ellos. Es gente que conoce realmente el mercado. Nuestro management team estuvo con ellos la semana pasada y después de tres días de estar con ellos sé que realmente van a colaborar para que Flybondi sea un éxito. Conocen el mercado como poca gente lo conoce.

Con este capital vamos a tener un objetivo, que puede parecer agresivo para algunos, pero no para mí. Es lo que realmente pienso que podemos lograr. Se trata de 8 millones de viajeros en 2021, 27 aeronaves; estamos finalizando las negociaciones y hay una gran posibilidad de empezar con aeronaves nuevas, lo que también es muy bueno para el mercado.

Hemos pedido 56 destinos domésticos de cabotaje, 43 en la región. Estamos convencidos de que el mercado es adecuado para hacer esta inversión.

En términos de puestos de trabajo, estamos hablando de 1.500 puestos directos y más de 20 mil indirectos para 2021. ¿Cómo podemos llegar a estos 20 mil? Hay estudios que se hicieron en otros países del mundo que evidencian que cada millón de pasajeros genera aproximadamente 2.500 puestos de trabajo indirectos: en el turismo, en los aeropuertos, en los restaurantes.

Al ver lo que pasa en otros países del mundo, estoy convencido en un ciento por ciento sobre el impacto que tendrá la presencia de una empresa low cost en el país. No solamente es la gente que nosotros vamos a emplear, sino también los puestos indirectos que se generan, que son muy importantes. Van a cambiar muchas cosas en el país.

En cuanto al impacto sobre la economía, creo que claramente incidirá en el turismo -me parece que el ministro Santos antes se refirió a ello-, en la ocupación hotelera y en la industria de la construcción. Cuando empieza una low cost, cuando se puede viajar a Bariloche de manera muy barata, también la gente quizás comience a alquilar o comprar departamentos, ya que pueden ir cada fin de semana.

También impacta -creo que esto lo mencionó antes el ministro de Transporte- en la calidad de vida. La gente puede viajar, ver a su familia y tener distintas experiencias. Para este país, para los jóvenes de este país, es realmente una oportunidad increíble. Es la oportunidad de poder viajar, ver a su familia, hacer negocios. Creo que tendrá un impacto increíble para el país.

En los próximos días ustedes tomarán decisiones sobre este pedido. Más que empezar a darnos la oportunidad de que empecemos una nueva empresa con empleados directos e indirectos, esto implica darle la libertad a cada persona de poder viajar. Esta es nuestra visión. Muchas gracias. *(Aplausos y manifestaciones.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Cook. Con esto finalizamos el segmento de la presentación de empresas proponentes.

A continuación comienzan las presentaciones de los participantes inscritos.

A.N.A.C.
FOLIO
329

En primer lugar tenemos, por el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, ORSNA, a Patricio Di Stéfano. Hola Patricio.

Sr. Di Stéfano.- ¿Qué tal? Muchas gracias a todos los presentes.

Señores de la junta, público presente: voy a realizar una exposición técnica. Les quiero contar cuál es el estado de los aeropuertos, con qué nos encontramos cuando llegamos, qué hicimos y cuál es la planificación para los próximos años, que está extremadamente relacionada con el desarrollo y el estado de la industria de la aviación.

Primero me parece importante mencionar que el estado de los aeropuertos es algo entendible para todos los presentes, para cualquier persona que haya visitado uno de los aeropuertos en la Argentina. Quizás sea lo más simbólico del estado de la industria. Todos los que hayamos llegado a Ezeiza de algún vuelo internacional y hayamos visto el hall con el que nos recibe el país, o haya hecho un check in en los halls angostos de aeroparque, o haya viajado por cualquiera de los aeropuertos del interior del país -que tienen una antigüedad de construcción de treinta o cuarenta años-, conoce de manera muy gráfica cuál es el estado de situación de los aeropuertos de la Argentina.

Creo que, por un lado, el estado de la infraestructura y la calidad del servicio de los aeropuertos es una contracara necesaria del estado de la industria de la aviación, ya que los aeropuertos se nutren y funcionan por las aerolíneas y por los pasajeros que las aerolíneas transportan; no puede ser de otra forma, están íntimamente conectados. Simbolizan la situación que tenemos.

La palabra que para mí resume el estado de los aeropuertos es "estancamiento". La calidad del servicio no es la que nosotros pretendemos. No es la que nosotros vemos en otros países del mundo obviamente, pero tampoco, y principalmente, en los países con los que nos comparamos, los de la región. Lo que encontramos cuando llegamos fue poco, lento, y verdaderamente insuficiente para la calidad de servicio que aspiramos poder brindar a los pasajeros y también a las aerolíneas, que son nuestros clientes en materia de conectividad.

Ahora haré un repaso rápido de lo que comenzamos a hacer. Cuando llegamos teníamos cero obras en marcha y algunas pocas obras frenadas, que fuimos reactivando una a una con negociaciones particulares. Logramos comenzar una cantidad importante de obras y, principalmente, poner en marcha una serie muy ambiciosa y grande de proyectos.

Como todos saben, empezar un aeropuerto implica hacer obras monumentales, y diseñar, licitar y poner en marcha los proyectos es algo que tarda mucho tiempo; ese es el fuerte del trabajo que comenzamos.

Como podemos observar, Río Gallegos se finalizó; Córdoba, que es una obra también muy simbólica -que tenía que empezar en 2011 y durar dos años-, fue inaugurada este año, la pudimos terminar, con varios años de retraso. La plataforma de Tucumán también es muy simbólica en cuanto a las posibilidades que los aeropuertos y la infraestructura le pueden brindar a la economía argentina.

El aeropuerto de Mendoza, Iguazú -la torre de control, que también estaba frenada y logramos terminar-, Aeroparque, Ezeiza, Salta, Comodoro, Trelew, Chapelco, obras que estaban frenadas o no estaban y se comenzaron de cero, o se reiniciaron.

Aquí ven el aeropuerto de Mendoza; la terminal estaba pendiente desde hace muchos años, avanzaba de forma muy lenta. Logramos mejorar la pista y la plataforma, que en general es el principal problema que los ingenieros y los arquitectos especialistas aeronáuticos ven en el crecimiento de la Argentina. Los estacionamientos y la calidad de servicio es lo que más nos reclaman las aerolíneas.

Y siguen en las filminas la torre de Iguazú, la plataforma de Tucumán, el aeropuerto de Córdoba, las obras en aeroparque, obras clave en Ezeiza.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 330

Las nuevas vialidades de Ezeiza -que ahora vamos a ver junto con el nuevo plano y el nuevo proyecto-, que es también algo muy simbólico. Si se quiere, el símbolo de lo que son los aeropuertos en Argentina es el de Ezeiza, un aeropuerto difícil de entender, difícil de usar, donde no está terminada ni siquiera la Terminal 1. Digo que se le puso "A", "B" y "C" a las terminales para que parezcan más, porque en realidad no había ni una terminada.

Chapelco y Trelew también son muy importantes para la seguridad y la conectividad.

Nuestro plan es renovar o hacer a nuevo diecinueve aeropuertos en los próximos tres años. Recordemos que en las últimas décadas, por lo menos en los últimos treinta años, lo que se hizo en materia de infraestructura aeronáutica en Argentina fue poco y nada. Se pueden contar verdaderamente, y por desgracia, con los dedos de una mano las obras que se hicieron; son muy pocos los aeropuertos nuevos: el de Bariloche -de la Fuerza Aérea-, el de Iguazú, un pedacito en 2000 del aeropuerto de Ezeiza, la parte de atrás de la zona estéril, una parte de Aeroparque, y no mucho más. Esto en los últimos treinta años.

Nosotros estamos proponiendo duplicar en los próximos tres años la cantidad de espacios, las posiciones y las plataformas en diecinueve aeropuertos -en un plan que consideramos extremadamente federal-, que son los que están mencionados aquí: Ezeiza, Aeroparque, Jujuy, Iguazú, Comodoro, Esquel, Córdoba, San Juan, Catamarca, Formosa, La Rioja, Posadas y Tucumán.

Lo que van a ir viendo es el resultado de un año de trabajo en proyectos que tienen que empezar en el primer semestre del año que viene. Nos hemos puesto objetivos muy ambiciosos, que esperamos resulten en acompañar el crecimiento esperado de la industria, que -como dije en un principio- está íntimamente relacionado y es la contracara de los aeropuertos. No se puede dar una cosa sin la otra.

Aquí observan el aeropuerto de Ezeiza, el nuevo hall y el nuevo estuche. Este último es la construcción principal por la cual todavía se entra; recordemos que fue hecha para el mundial 78 y todavía sigue en uso. Esto es también bastante simbólico de lo que es la renovación y las obras en infraestructura y el estancamiento -repito- como palabra esencial que vemos en el sector de infraestructura.

Y este es el nuevo aeropuerto. Quiero recalcar que lo que se hizo en el año 2000 -que yo por lo menos hasta hace algunos años entendía como lo principal del aeropuerto- es un pedacito chiquitito que observan aquí, que está abajo a la izquierda, y la parte de atrás, que se hizo en los últimos años. Con esto se puede entender que lo que falta hacer en el aeropuerto de Ezeiza es casi todo el aeropuerto. Nos hemos planteado como un objetivo muy ambicioso poder terminarlo en tres o cuatro años en sus diferentes sectores.

Aeroparque, que es clave, tiene una calidad de servicio que está muy agotada. Y están los aeropuertos del interior, algunos de los cuales ya podemos ir viendo, como el de Iguazú, Jujuy, San Juan -que hoy no tiene ninguna manga y es uno de los aeropuertos con peor calidad de servicio en el sistema-, Comodoro Rivadavia -que ya está en marcha- y Esquel, que creemos tendrá un fuerte impacto en el turismo en una zona que tiene muchísimo potencial, sobre todo de generación de empleo.

Este plan busca acompañar el desarrollo de las economías regionales, del federalismo de las provincias y, sobre todo, la creación de empleo, donde creemos que hay muchísimo potencial.

Para finalizar, nuestros clientes, para quienes nosotros trabajamos, son los pasajeros y las aerolíneas. Son los que nos plantean qué necesitan para crecer, para brindar mejor calidad de servicio y para viajar mejor, en el caso de los pasajeros.

A.N.A.C. FOLIO Nº 331

Esto que observan aquí son nuestros objetivos, que hemos ido tomando por parte de las aerolíneas. El principal es la comunicación; escuchar a los pasajeros, a las aerolíneas. Las aerolíneas no participaban del diseño de los aeropuertos, de la planificación. Las hemos incorporado con excelentes resultados. Esperamos poder seguir trabajando en los próximos años para que eso suceda.

Muchas gracias a todos. El tiempo es tirano. Me quedaba un segundo. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Di Stéfano.

Gracias también por su puntualidad.

A continuación, el señor Alberto Guevara, por la Empresa Argentina de Navegación Aérea, EANA. *(Manifestaciones.)*

Silencio por favor. Seguramente algunos de los expositores representarán sus críticas. Quédense tranquilos. Todos tendrán su tiempo.

Adelante señor.

Sr. Guevara.- Buenos días. Soy Alberto Guevara, vicepresidente de la empresa EANA, Empresa Argentina de Navegación Aérea.

Agradecemos especialmente a la Junta la posibilidad de poder presentar aquí brevemente a EANA, qué es lo que estamos haciendo, cuál es nuestro futuro y qué pensamos hacer, participando de una audiencia que evidentemente está relacionada con el futuro de la aeronavegación argentina.

Ya se ha comentado aquí mucho qué es lo que se ha recibido. Nosotros evidentemente también notamos el muy bajo desarrollo que hay en la aeronavegación. Hemos observado una muy baja inversión en el área, muy por debajo de lo que realmente era necesario para mantener incluso los niveles que requiere este tipo de actividades. También está el rediseño del espacio aéreo -a lo que me referiré brevemente- y una débil política relacionada con el personal, que es fundamental en nuestra estrategia.

Con respecto a EANA, quisiera decir -especialmente para quienes no la conocen muy bien- que es una empresa Sociedad del Estado que brinda servicios de aeronavegación. Tenemos todo lo que es la gestión del tránsito aéreo, la gestión y diseño del espacio aéreo. Somos responsables de la información para la aeronavegación y también de algunos de los servicios generales como para permitir una navegación segura y eficiente.

EANA es una empresa nueva. Fue constituida en febrero de 2016. Tomamos la responsabilidad de Pack que venía siendo ejercida hasta ese momento por la Fuerza Aérea. Constituimos una empresa de servicios de aeronavegación a medida con la visión estratégica del gobierno, relacionada especialmente con el crecimiento y las necesidades de desarrollar una industria que venía muy estancada. Para eso, como siempre lo hemos hecho -y es una base para nosotros, es uno de los valores que aplicamos-, utilizamos estándares y procesos de operación y de seguridad con calidad internacional.

¿Cuáles son los objetivos de EANA en el marco de un sector que crece, que es lo que estamos justamente discutiendo acá? Gestionar el tránsito aéreo potenciado en la demanda, tratando de acompañar y desarrollar la demanda como para que las necesidades de nuestros clientes -que son las líneas aéreas especialmente, los pasajeros y demás- estén siendo atendidas correctamente.

Creemos que es fundamental el diseño del espacio aéreo nacional, adaptarnos al crecimiento del sector, diseñando y optimizando el uso del espacio aéreo; mejorar la prestación de los servicios de información aeronáutica en meteorología, acompañando

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 332

las necesidades -como decíamos- de los pilotos de las líneas aéreas y profesionalizar a los trabajadores de la aeronavegación, a lo que me referiré posteriormente.

Con respecto al crecimiento del sector y a lo que estamos haciendo en infraestructura, pensamos invertir en el período 2016-2018 aproximadamente 2.300 millones de pesos, más de 140 millones de dólares, que es más de cuatro veces el promedio anual que hemos tenido en los últimos años. Y esto para aumentar la eficiencia y la seguridad, para asegurar un menor costo de operación. Evidentemente todo lo que invirtamos en sistemas de aterrizaje automático, meteorología y operación general ayuda a reducir los costos de los usuarios. También, teniendo en cuenta en todo esto al medioambiente, la menor producción de CO_2.

Cuando nos referimos a un menor costo de operación, hablamos también de reducir los tiempos de viaje, las demoras y demás, que permiten disminuir los costos de la operación para los usuarios.

Nuestra inversión está destinada principalmente a los sistemas de comunicación -la comunicación tierra/tierra, tierra/aire- para el traspaso de la información aeronáutica, los sistemas de navegación -para permitir la ubicación de los aviones en vuelo-, las torres de control -ya habló Pato un poco de todo lo que se está haciendo también en los aeropuertos, incluyendo algunas torres, por ejemplo en Ezeiza, Aeroparque, Iguazú y demás-, y todo lo relativo a la vigilancia, asegurando que la separación entre los aviones sea la adecuada como para poder brindar seguridad operacional.

Yendo concretamente a lo que son las inversiones que estamos haciendo en lo que es comunicación, navegación y vigilancia, estamos incorporando y reemplazando equipos de comunicaciones en torres y ACC, los centros de control de área. Para que tengan una idea, los sistemas de radioayuda en Argentina tienen en este momento una antigüedad promedio de 29 años, cuando en realidad el OACI está planteando que tengan aproximadamente diez. Con las inversiones que queremos hacer vamos a llevarlo a nueve.

En cuanto a la redundancia de las comunicaciones dentro del sistema, es importante tener dos frecuencias para poder comunicarse cuando están en el aire los aviones. En el país lamentablemente todavía tenemos algunos problemas de interferencias que estamos tratando con el Enacom. El hecho de tener dos frecuencias aumenta por supuesto la seguridad del vuelo.

Dadas las nuevas tecnologías, estamos haciendo la migración de lo analógico a la tecnología IP en prácticamente todo el país y en forma paulatina.

Con respecto a los sistemas de navegación, estamos reemplazando e incorporando ILS, los sistemas de aterrizaje, los VOR para la navegación y los de distancia.

En cuanto a los sistemas de vigilancia, actualmente tenemos veintidós radares en manos de la Fuerza Aérea, por lo que trabajamos muy en conjunto. Tenemos cuatro radares bajo nuestra responsabilidad, y en tres de ellos estamos realizando un upgrade -Ezeiza, Paraná y Mendoza, actualmente en ejecución. Estamos incorporando en forma paulatina nueva tecnología de ADS-B terrestre y satelital.

Con respecto al rediseño del espacio aéreo, consideramos que es fundamental rediseñarlo y optimizarlo. Hemos creado un equipo argentino de diseño para tratar esto junto con la ANAC, la DNCTA -la Dirección Nacional de Control de Tránsito Aéreo, que es la responsable de nueve aeropuertos en el país- y las líneas aéreas, que son las principales interesadas en que todo esto también funcione. En conjunto estamos trabajando para rediseñar el espacio aéreo en un plazo de unos cuatro o cinco años y estamos armando en este momento el equipo. Estamos por publicar setenta procedimientos en el primer semestre de 2017.

A.N.A.C. FOLIO 79

A.N.A.C. FOLIO Nº 333

También hemos asegurado el apoyo internacional como para utilizar y aprovechar el conocimiento que tienen algunos otros países, que en este sentido están mucho más avanzados que nosotros. El PBN es un estándar en el mundo y acá todavía prácticamente está en pañales. Los beneficios son muy claros. Por el tiempo, iré un poco más rápido.

Acá ven un ejemplo de una ruta que podría ser, por ejemplo, de Córdoba a Ushuaia, donde tenemos la ruta tradicional, con los VOR y demás. Acá estamos trabajando en el rediseño, utilizando en parte los VOR y en parte información satelital, lo que nos permite -como dice en el slide, a la derecha- un ahorro de combustible muy importante. En esta ruta, por ejemplo, se disminuye el consumo en 1,3 toneladas de dióxido de carbono y se produce un ahorro directo en el uso de combustible.

Con respecto al crecimiento del sector en cuanto a las operaciones, estamos trabajando para desarrollar e implementar un centro de control de operaciones y poder controlar online el movimiento de los aviones, el estado de cada uno de nuestros equipamientos, de modo de poder tomar decisiones adecuadas en cuanto al flujo de tránsito aéreo y a la reparación rápida de equipamiento crítico para nuestro sistema.

Un punto fundamental también es la meteorología. Es evidente su importancia en la aeronáutica. A la derecha tienen el porcentaje de desvíos por problemas meteorológicos, según información de Aerolíneas Argentinas de abril y julio de 2016. Justamente por eso estamos invirtiendo fuertemente en todos los equipos de observación automática en los principales aeropuertos. Estamos trabajando con el Servicio Meteorológico Nacional para un nuevo nivel de servicios y todo eso nos ayuda a que les demos a los aviones una información mucho más precisa y concreta.

Un tema fundamental para nosotros es el del personal que trabaja con nosotros. Tenemos aproximadamente 2.000 personas que, como decía al principio, sufrieron un problema de falta de foco que se da en la política de personal. En este tiempo hemos hecho el primer convenio colectivo del sector, firmado con representantes gremiales y EANA, que era una demanda del sector desde hace mucho tiempo.

Somos una empresa estatal con un convenio específico para una empresa bajo la figura del servicio público. Este convenio incluye el plan de carrera profesional para ordenar y jerarquizar la carrera del personal, permite el desarrollo de cada una de las personas que componen nuestra empresa y está relacionado con su dedicación y su desarrollo profesional.

Consideramos que con todo lo que estamos haciendo -en lo que son las inversiones, el rediseño del espacio aéreo y el foco que tenemos en nuestro personal- estamos en condiciones de acompañar todo este crecimiento que se está planteando en esta audiencia. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- El gobernador de la provincia de Tucumán no ha podido asistir, por lo tanto lo va a reemplazar quien aparece en el orden del día con el número 13, el señor Sebastián Giobellina, presidente del Ente de Turismo de la provincia de Tucumán.

Sr. Giobellina.- Muy buenos días a todos los presentes, al ministro Dietrich, al ministro Gustavo Santos, a toda la Junta, al señor Irigoin, a las autoridades presentes.

Para quienes vivimos en el interior del país contar con diferentes posibilidades que nos permitan acceder a otros destinos nacionales e internacionales sin pasar por Buenos Aires resulta un anhelo largamente esperado. Por ello es que celebramos esta oportunidad como una esperanza de conectar nuestras ciudades para desarrollarnos y crecer como destinos turísticos, de comercio y de industria.

Para comenzar, tengo que contarles un poco la situación de Tucumán y cuál es su posicionamiento y las potencialidades que tiene nuestra provincia. Tucumán es dueña

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLA
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 334

de un particular encanto natural; ofrece la magia de los contrastes y la diversidad de los paisajes, las llanuras, las montañas, los climas secos y húmedos, la selva exuberante y las tierras áridas, modernas ciudades, apacibles pueblos y ruinas indígenas, altas cumbres del oeste con numerosas cuencas, ríos, valles, y la vasta zona de la llanura hacia el este. Todo se recorre en corta distancia y por eso esta provincia es un lugar obligado para conocer.

Tenemos solo 22.500 kilómetros cuadrados y es la provincia más pequeña de Argentina. Su superficie representa el 0,8 por ciento del total del territorio nacional, siendo el Estado provincial de mayor densidad poblacional del país, con 67 habitantes por kilómetro cuadrado. La población para el 2011, de acuerdo con las proyecciones del INDEC, era de 1.500.00 habitantes y hoy estamos cerca 1.600.000, lo que representa el 32 por ciento del total de la población de la región NOA de la Argentina.

Tucumán cuenta con importantes centros de estudios e investigación, formando recursos humanos especializados, desarrollados y orientados a la producción local. La Universidad Nacional de Tucumán es la mayor universidad del norte argentino y una de las más reconocidas de Argentina, con más de 60.000 estudiantes. La Universidad Tecnológica Nacional posee en esta provincia una Facultad regional, la única sede ubicada en el Noroeste del país.

En Tucumán, asimismo, funciona una universidad privada religiosa, la Universidad del Norte Santo Tomás de Aquino y, desde 2007, una universidad laica privada, la Universidad de San Pablo-T. En el ámbito científico y tecnológico, cuenta con reconocidos centros de investigación tales como el CERELA, PROIMI, INSUGEO, INSIBIO, ISES, INQUINOA, ILAV y el reconocido Instituto Miguel Lillo, entre otros, además de un prestigioso centro perteneciente al Estado provincial, como es la hoy centenaria Estación Experimental Agroindustrial Obispo Colombres.

Respecto de la población del norte y del resto del país, a razón de los datos obtenidos a partir del censo 2010/2011 realizado por el INDEC tenemos, como les decía, una población de cerca de 1.600.000 habitantes en Tucumán. La incorporación de vuelos internacionales no beneficiaría solo a la provincia, sino también a los cerca de 6 millones de habitantes de todo el Norte argentino, que conforman toda la población y representan un gran potencial de turistas. Hoy en día la población norte respecto del resto del país representa el 12 por ciento de la población total de Argentina.

La provincia de Tucumán está ubicada al norte del país y es el centro de la región Noroeste de Argentina. Esta región está conformada, además, por las provincias de Catamarca, Santiago del Estero, Salta, Jujuy y La Rioja. El NOA tiene una extensión de 470.000 kilómetros cuadrados, que corresponde al 9,3 por ciento del territorio continental de la República Argentina, donde residen estos cerca de 6 millones de habitantes, que representan el 12 por ciento de la población total del país y una densidad poblacional media de 10 habitantes por kilómetro cuadrado. Su ubicación cuenta con un beneficio logístico importante ya que es atravesada de norte a sur por dos rutas troncales como la 9 y la 34, consideradas bioceánicas, que conectan a todas las provincias del NOA y al nodo ferroviario que se encuentra en la capital tucumana.

La provincia es un nodo logístico regional. El estar ubicada en el centro de la región NOA le confiere una posición estratégica para el comercio interno y del Mercosur, ya que está vinculada a los principales centros productivos del país a través de rutas nacionales que, teniendo como epicentro a San Miguel de Tucumán, conectan la provincia y la región hacia todas las direcciones cardinales. La red vial permite el acceso a los puertos del Pacífico en Chile, a través de los pasos fronterizos de San Francisco, en Catamarca, y Jama, en Jujuy, y el comercio regional con otros paises limítrofes como Bolivia, Brasil y Paraguay.

A.N.A.C. FOLIO Nº 335

Tucumán es el mayor polo industrial y comercial del norte argentino, con más de 1.300 unidades industriales operativas, además de poseer el centro comercial y distribuidor más importante de la región.

Cuando hablamos de este eje central, estamos hablando de la conectividad que se puede lograr -con la ubicación geográfica que tiene Tucumán, considerando la importancia de los puertos del Pacífico, sobre todo de Chile- con ciudades importantes para nosotros como son Asunción del Paraguay o Montevideo, en un eje de este a oeste. Si ustedes ven bien el mapa y observan cómo está ubicada Tucumán, en el eje vertical de norte a sur van a ver que tenemos muy cerca de nuestra provincia un centro de comercio y de industria muy importante como es el de Santa Cruz de la Sierra. Cuando uno hace ese eje hacia arriba, ve que tenemos otro HUB distribuidor muy importante, como es Lima. Hoy en día, muchos de esos pasajeros tucumanos y del norte argentino buscan ese HUB internacional que hoy en día no podemos tener desde Tucumán hacia abajo.

Otra de las potencialidades tiene que ver con las exportaciones, que hace unos minutos se nombraron. Desde 2003 la provincia de Tucumán ha demostrado una destacada evolución de las exportaciones, lo que le ha permitido mejorar su posicionamiento en el ranking de exportaciones provinciales de Argentina. Las exportaciones tucumanas no solo se han incrementado con el correr de los años, sino que también se han diversificado respecto a los productos exportados y países destino de los mismos.

Estamos hablando de que se están exportando a la Unión Europea 307.000 toneladas; al Mercosur, 214.000; al NAFTA, 138.000; a Asia, 111.000; a Europa, 57.000; a todo lo que es Sudamérica, 49.000, y el resto del mundo, 41.000 toneladas de producto.

Tucumán es una tierra de diversidad; Tucumán es sinónimo de historia, de independencia; es el jardín de la República. Tucumán en naturaleza y cultura ofrece una gran cantidad de atractivos para el turista por sus variados y bellos paisajes, su excelente clima durante todo el año y porque posee también gran cantidad de áreas naturales, zonas de selva y bosque montano prácticamente vírgenes.

Creo que queda más que demostrado, en un año como este, que es el año del Bicentenario, que hemos superado prácticamente los 2 millones de visitas a nuestra provincia. Hemos arrancado un año con un Dakkar que ya es la sexta edición que elige pasar por Tucumán; hemos realizado un Congreso Eucarístico Nacional con cerca de 100.000 participantes y con un cierre de 300.000 personas que concurrieron. También hemos tenido en nuestra provincia las sesiones de la Legislatura Nacional y del Congreso Nacional, y el mismo 9 de julio, con todo el trasfondo que ello conlleva.

Estamos hablando de que para cada uno de algunos de estos eventos y acciones que hemos tenido a lo largo del año, por sobre todas las cosas con el turismo de reuniones, se ha necesitado conectividad. Y la verdad es que nos ha faltado esta conectividad entre las distintas provincias del Norte argentino, donde teníamos la mayor afluencia de turistas o visitantes a nuestra provincia.

Con respecto a la infraestructura aeroportuaria, Tucumán cuenta con una estación aeroportuaria "Aeropuerto Internacional Benjamín Matienzo"; tenemos 57 frecuencias semanales con destino a Buenos Aires y Córdoba. Es la segunda terminal en importancia a nivel nacional como aeropuerto carguero, con vuelos "full cargo" a Miami, transportando la producción tucumana de arándanos y otras frutas finas, como así también otros varios productos de exportación. Estamos hablando de que Tucumán este año ha transportado cerca de 5.000 toneladas y tiene una proyección de 7.000 toneladas para el año próximo. Se han terminado las obras en la terminal y en la

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 336

plataforma, lo que permite casualmente poder trabajar con aviones comerciales y aviones de carga al mismo tiempo.

Repitiendo el concepto de que el tiempo es tirano, quiero terminar diciendo que el gobierno de Tucumán ve con gran agrado poder por fin usar la palabra que buscamos todos, que es federalizar la conectividad aérea para toda la Argentina. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Giobellina.

A continuación, en representación de la Asociación del Personal Aeronáutico, tiene la palabra el señor Llano. Adelante.

Sr. Llano.- Buenos días, autoridades de la mesa. Tengo que decir que más allá de la posibilidad de poder expresarme, tengo que lamentar el cambio de lugar para realizar la audiencia pública, teniendo en cuenta que este es un lugar de difícil acceso; el otro hubiera sido más cómodo. Pero se trasladó a este lugar, donde las audiencias públicas que se han realizado en esta zona no han terminado de la mejor manera en la calle. Llamativamente, venía para acá pensando en lo que tenía que decir, y me vino la imagen de los informativos de anoche, donde en Floresta los vecinos tomaron una comisaría porque no había policías y habían matado a un chico. Llego acá y me encuentro con más de 400 policías de Infantería, que supongo que estarán para proteger a los trabajadores que nos acompañan... *(Aplausos.)* ...que están afuera acompañándonos, pero después pensé de quién esos policías iban a proteger a los trabajadores, y me di cuenta de que quizás están para protegernos de las empresas de bajo costo que hoy se han expresado en este lugar. *(Aplausos.)*

Lo que están pidiendo los compañeros es si pueden les abrir la puerta, porque hay mucho lugar y hay muchos compañeros afuera para pasar.

Participé de la última audiencia de esta Junta hace más de diez años y no me encontré con el ambiente con el que lamentablemente me encontré hoy en la puerta.

Hasta aquí, tal cual marca la ley, estamos en una audiencia pública donde hasta el momento se han presentado las partes interesadas en mostrarnos los beneficios de cada una de las empresas que tienen interés de operar en el país. Han hablado los funcionarios de los organismos públicos oficiales que tienen que ver con la actividad y ahora le toca a la parte de todos los actores de la actividad, que son muchos y variados.

Nosotros no estamos de acuerdo con el ingreso de nuevas compañías en la modalidad de bajo costo. La Asociación del Personal Aeronáutico no está de acuerdo porque conocemos cómo funcionan las bajo costo, sabemos lo que generan, sabemos las condiciones de trabajo que generan, la precarización que traen a los trabajadores de las distintas aerolíneas y de las distintas organizaciones gremiales. El señor de Flybondi se sinceró y dijo "somos una compañía de bajo costo", aunque prefirió llamarla eficiente. Él tuvo una compañía de bajo costo en Suiza y no sabemos qué pasó con esa compañía. *(Aplausos.)*

Hay empresas en este país que tienen, empezando por la línea de bandera, 70 años; Austral más de 50 años; Andes, 10 años; Lan Argentina, American Jet, que tienen mucho prestigio, mucha historia, muchos trabajadores, y hoy tienen que venir a competir o a tratar de compartir rutas con empresas que no existen, que están haciendo, según nuestro punto de vista, la aventura de ver si pueden ingresar en el mercado argentino sin tener una empresa, no hay empresas. Hablo de Alas del Sur, hablo de Flybondi, y tampoco existe Avian en los hechos, sino que existe en los papeles como las otras dos. *(Aplausos.)*

Tenemos empresas como Flybondi, que tiene declarado un patrimonio inicial de 6.000 dólares y Alas del Sur de 75.000 dólares, para una empresa aérea que tiene que competir con estructuras enormes, como son las antes mencionadas. Con 6.000 dólares

A.N.A.C. FOLIO Nº 337

viene a pedir 99 rutas; hay que tener un poquito de vergüenza, ¿no? Con ese capital... Si tuviera una compañía aérea atrás podría ser, pero... *(Aplausos.)* Quizás nosotros no nos dimos cuenta y esta es la lluvia de inversiones de la que tanto se habla, y es la de 6.000 dólares por un lado y la de 70.000 por otro.

No voy a hablar de las empresas que ya operan en el país, como Andes y American Jet, porque ya las conocemos, tenemos trabajadores representados y tenemos convenios. Al inicio de la presentación -que vimos desde afuera porque no habíamos ingresado- el ministro de Transporte dijo que las empresas iban a respetar los convenios y que iban a tener convenios con todos los sindicatos, como corresponde en la Argentina y es algo que debe ser así. Ahora, cuando la representante de Avian dice que ya tienen una cantidad de trabajadores y dice que planean volar en marzo de 2017, lamentablemente tengo que decirle a la representante de Avian que no van a poder volar en 2017 porque para marzo de 2017 solamente faltan tres meses y no se han sentado a discutir convenio con ninguno de los gremios en la Argentina. *(Aplausos.)* Los gremios argentinos no vamos a permitir que los trabajadores salgan a volar o a trabajar en tierra sin el convenio colectivo correspondiente.

Por eso digo que nadie nos ha llamado a discutir convenio. Hemos tenido una charla, pero un convenio no se discute en dos o tres meses. Si pretenden volar en marzo de 2017, ya deberíamos estar trabajando y muy fuertemente para que los trabajadores salgan el primer día con ese convenio que hoy no existe.

Por otro lado, low cost, Flybondi. Dicen que van a tener 2.500 trabajadores y dicen que van a tener 27 aeronaves. Ojalá; sería importante. Yo algo de las low cost conozco porque soy presidente del Comité del Sindicato de Tierra de la Federación Internacional de Trabajadores de Transporte con sede en Londres y desde allí venimos denunciando hace años la campaña de las compañías low cost, que precarizan las condiciones y en algunos casos humillan a los trabajadores de las mismas compañías. En algunos sindicatos -de los lugares donde se permiten los sindicatos- conozco casos de que a los tripulantes los hacen volar por hora para que no se afilien al sindicato. El que no se afilia, vuela más, y el que se afilia, no vuela. Estas son las condiciones que tienen las bajo costo para los trabajadores, donde los trabajadores tienen que pagar su uniforme, donde tienen que pagar los cursos y donde algunos tripulantes tienen que hacer la limpieza de los aviones.

En esas condiciones se están preparando Aerolíneas Argentinas y Lan para competir con las bajo costo. Estas dos empresas que mencioné ya nos anunciaron que el año que viene dejan de dar la caja con alimento que dan en los vuelos de cabotaje. ¿Esto qué significa? Que aquellos que dicen que las low cost van a generar trabajo, mienten; lo primero que van a hacer es perder el trabajo los trabajadores de las empresas de catering al no tener que proveer la comida para servir en los aviones. *(Aplausos.)*

Esta compañía habla de operar en Palomar, un aeropuerto militar. Yo pregunto quién va a ser el prestador del servicio aeroportuario. Aeropuertos 2000 y London Supply no figuran como concesionarios de ese aeropuerto militar que está en condiciones calamitosas. ¿Quién va a invertir para poner a ese aeropuerto en condiciones? En ese aeropuerto no está la empresa Intercargo, que tengo el orgullo de representar. ¿Quién va a dar el servicio de rampa a la empresa Flybondi?

Por esto creemos que no es muy serio lo que se está tratando como tampoco son serios los planteos de las empresas de bajo costo que se están presentando en la audiencia.

Recién habló el presidente del ORSNA, del organismo regulador de los aeropuertos, y coincidimos en muchas de las cosas que dijo, pero si Flybondi va a traer 27 aviones con el tiempo y 12 va a traer Avian, ¿dónde van a estacionar los aviones? No

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 338

hay lugar hoy en los aeropuertos. Hoy en Aeroparque a las 12 de la noche no hay lugar para los aviones, salvo que tengan pensado construir otros aeropuertos y no fuimos informado de ello. *(Aplausos.)*

Algunas de estas empresas no tienen trayectoria ni -como hemos dicho- solvencia económica, o no la han podido demostrar, o quizás no lo han querido demostrar, no sabemos. Tenemos que empezar a hablar en serio.

Se habló de 50 trabajadores en Avian ya incorporados; no sabemos a qué gremio pertenecen porque no han hablado de ese tema con los gremios y, por lo tanto, no sabemos en qué condiciones están esos trabajadores, bajo qué convenio los contrataron, bajo qué categoría o bajo qué escala salarial. Para eso tenemos que tener convenio y esas empresas para volar tienen que tener convenio.

No quiero que se tome como una amenaza, pero las empresas nuevas con las nuevas rutas no van a volar hasta que no tengan los convenios establecidos para cada organización de tierra y de vuelo. *(Aplausos.)*

El vicegobernador de Tucumán acaba de hablar de la importancia que tiene para Tucumán la llegada de distintos vuelos, las instalaciones, el traslado de arándanos de esa zona, pero una de las empresas que dijo que va a ser subsidiada por el gobierno de Tucumán, como lo hicieron público...

Sr. Moderador (Corcuera).- Un minuto más.

Sr. Llano.- Gracias. Han dicho que la van a subsidiar con una cantidad importante de millones de dólares. Yo creo que la aerolínea de bandera, si hay una empresa extranjera que va a ser subsidiada, debería dejar de volar a esa provincia porque si no recibe subsidio de la provincia, que vuele la empresa subsidiada. *(Aplausos.)* Pero, llamativamente, los vuelos de esta compañía no van a pasar por Tucumán y por eso digo que es dudosa la solidez de estas empresas; nos quedan muchas dudas. Ustedes tendrán que evaluarlo.

No queremos que estas empresas se conviertan en la nueva Lamia; no queremos más accidentes. Ya hemos pasado por esto en los 90 y estas empresas lo único que reúnen son los requisitos para tener una nueva Lamia. Por favor, les pido que reconsideren los pedidos de estas empresas. Queremos trabajo argentino, queremos trabajo genuino, no precario y con convenios colectivos de trabajo. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Llano.

A continuación, en el orden del día figura el señor Alem, pero no se encuentra. Por lo tanto, daremos la palabra al señor Brey, por la Asociación Argentina de Aeronavegantes. Adelante, señor Brey.

Sr. Brey.- Buenos días. Gracias a la mesa, gracias a todos los compañeros presentes.

Vengo del gremio de la Asociación Argentina de Aeronavegantes y quiero decirles que los aeronavegantes tenemos coherencia. Hemos tenido coherencia a lo largo de este tiempo que hemos estado al frente de nuestra conducción y venimos diciéndole que no a los cielos abiertos. Sé que estuvo hablando el ministro de Transporte, pero no tuve la oportunidad de escucharlo porque el ingreso, como dijo el compañero Edgardo, fue bastante malo. Nosotros venimos diciéndole que no a los cielos abiertos. Sabemos que es una política que atenta contra las fuentes de trabajo y contra las compañías nacionales, por lo que vamos a seguir sosteniéndolo.

Pero también los aeronavegantes vamos a seguir luchando por los puestos de trabajo. Y esta lucha nos ha llevado a que, cuando fue el conflicto de Sol, hayamos podido reinsertar a todos los compañeros afiliados en distintas empresas de la actividad. Hoy algunos están volando en Andes, otros compañeros están en Lan y otros compañeros están en Austral.

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 339

Decía que vamos a seguir con esta lucha, pero además vamos a seguir defendiendo no solo el puesto de trabajo, sino también el trabajo digno, el trabajo que dignifica. Y vamos a seguir peleando contra el trabajo precarizado, contra la flexibilización laboral, porque entendemos que muchas empresas de bajo costo pretenden que los trabajadores sean la variable de ajuste. Vamos a seguir peleando en contra de eso.

Gracias a esto, nosotros en tres años de gestión hemos firmado tres convenios colectivos de trabajo: con la empresa Sol, con la empresa Andes y con la empresa Lan. Y hoy el ciento por ciento de los tripulantes de cabina en la Argentina está amparado bajo un convenio colectivo. Por lo tanto, pretendemos -como dijo el compañero Edgardo Llano- que las empresas que quieren operar se sienten con los sindicatos para firmar un convenio colectivo de trabajo.

Por supuesto, también vamos a seguir defendiendo a Aerolíneas Argentinas y a Austral como líneas de bandera y del Estado. Hubo una ruta que se perdió, primero fue la de Auckland y después la de Sidney, que hoy hace Air New Zeland con un alto porcentaje de ocupación y está pidiendo más rutas. Esto no podemos permitirlo más. Nosotros tenemos dos líneas aéreas de bandera, podemos decir -Aerolíneas y Austral-, que tienen posibilidad de expansión genuina, que tienen ya rutas otorgadas, que cuentan con aeronaves, que tienen mano de obra calificada y muy entrenada. Son dos aerolíneas que hoy están a la vanguardia en los estándares de puntualidad y de seguridad en Latinoamérica y, por qué no, en el mundo.

En este sentido, también nos hacemos la siguiente pregunta: si se inicia un período de expansión, creemos que primero debe hacerse con las líneas de bandera, ¿no?; la expansión tiene que venir primero... *(Aplausos.)* ...con Aerolíneas Argentinas y Austral y que si se le da lugar a otras empresas, tiene que ser porque Aerolíneas y Austral no tienen capacidad operativa. Creemos que el ingreso tiene que ser, primero, de empresas nacionales nuevas y, en última instancia, de empresas extranjeras. *(Aplausos.)* También nos preguntamos -repito que no pude escuchar al ministro- el porqué de los subsidios a estas empresas cuando estas empresas van a llevar sus dividendos a sus países de origen.

Por último, quiero decirles que cuenten con nosotros, nosotros vamos a apoyar que haya más puestos de trabajo, para que haya más mano de obra argentina, para que haya expansión en la industria y para que también Aerolíneas Argentinas, Austral, Lan Argentina y Andes crezcan. Pero también quiero decirles que no cuenten con nosotros si se va a implementar alguna política que perjudique a nuestras líneas aéreas de bandera. *(Aplausos.)* No cuenten con nosotros si alguna de estas empresas viene a implementar la precarización o la flexibilización laboral.

También quiero decirles que si los trabajadores vamos a ser la variable de ajuste, tampoco cuenten con nosotros. *(Aplausos.)* Si vamos a tener empresas extranjeras explotando compañeros y poniendo en juego la seguridad de millones de compatriotas para llevarse un mango más a su país, tampoco cuenten con nosotros. Les aseguro que si es así, nos van a tener de la vereda de enfrente, haciendo lo que mejor sabemos hacer: luchar por nuestros principios y convicciones. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Brey.

A continuación, tiene la palabra el señor Ignacio Crotto, subsecretario de Turismo de la provincia de Buenos Aires.

Sr. Crotto.- Muy buenos días a todos, muchísimas gracias por esta oportunidad.

Como todos saben, la provincia de Buenos Aires es la provincia más grande la Argentina; tiene 307.571 kilómetros cuadrados y es más grande que Italia, por poner un ejemplo. Además, es el 40 por ciento de muchas cosas: más del 40 por ciento de los

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 340

pernoctes en la Argentina son en la provincia de Buenos Aires, tiene alrededor del 40 por ciento de la población de nuestro país, así también sucede con muchas actividades relacionadas con el agro, la industria y el turismo, como se decía recién.

Sé que hay ocho rutas pedidas, desde Córdoba, Neuquén y Buenos Aires hacia Mar del Plata, Bahía Blanca, Villa Gesell y Tandil. Si bien hay otros lugares importantes de la provincia de Buenos Aires, sin duda estos cuatro destinos son muy importantes también para que estas aerolíneas puedan volar por diferentes cuestiones. Como decía el ministro Dietrich, la mayoría de la gente en este país se mueve en auto. En segundo lugar, mediante el transporte de micros de larga distancia, y tercero, en aviones.

La verdad es que la provincia de Buenos Aires, teniendo en cuenta las cercanías al principal centro emisor que es la Ciudad de Buenos Aires, que es el conurbano de la provincia, sin duda es aquel lugar en el que a los atractivos que tenemos, como la Costa Atlántica, las sierras, el Delta, el turismo rural, los pequeños pueblos, las lagunas, los ríos, turismo aventura, turismo religioso y tantas otras actividades que se pueden realizar turísticamente hablando en la provincia de Buenos Aires, la mayoría de la gente llega en su vehículo particular.

Con respecto a Mar del Plata, sumado el Partido de General Pueyrredón y los alrededores, hay cerca de un millón de personas que habitan en General Pueyrredón, es decir, Mar del Plata, Miramar, Balcarce, Mar Chiquita.

Mar del Plata tiene una cantidad de arribos que ya vienen la mayoría de la ciudad de Buenos Aires y de la provincia de Buenos Aires, ya tiene vuelos de dos aerolíneas, una tercera que vuela según también en distintas épocas del año, tiene más de 55.000 plazas hoteleras y más de 250.000 plazas extra hoteleras, tiene movimiento del aeropuerto, que es el internacional Astor Piazzola de 90.000 pasajeros por año, tiene estas frecuencias de Aerolíneas Argentinas y de Austral, tiene vuelos directos desde Mendoza, nuevos vuelos desde Mendoza, Tucumán, Rosario y Córdoba, y por poner un ejemplo, el verano pasado, o sea enero y febrero de este año, Tucumán tuvo un 78 por ciento de ocupación y los vuelos de Córdoba un 68 por ciento de ocupación. Por eso no me cabe ninguna duda que los nuevos vuelos que se puedan sumar a esta ciudad van a fortalecer a ese destino no sólo desde la parte turística sino también con las otras actividades que tiene la ciudad de Mar del Plata.

La ciudad de Mar del Plata está cuarta en el ranking de destinos de turismo de congresos y convenciones. Es uno de los productos más importantes que tiene la ciudad de Mar del Plata, se han hecho grandes eventos en esa ciudad, como por ejemplo la salida del rally Dakar hace pocos años, algunos años atrás los panamericanos, la final de la Copa Davis, cumbres de presidentes, cumbres de alcaldes, un montón de congresos, convenciones, eventos deportivos. Por eso la importancia de Mar del Plata para que el aeropuerto pueda recibir más vuelos hacia esa ciudad.

Además, tiene por supuesto un muy importante parque industrial, un muy importante puerto y tiene varias universidades nacionales, provinciales y locales.

Con respecto a la ciudad de Bahía Blanca, tiene una población cercana a los 395.000 habitantes según el INDEC de 2010, tiene casi 2.000 plazas hoteleras, tiene movimiento de dos aerolíneas, tiene puerto de ingreso, es una puerta de ingreso hacia una región muy turística como es Sierra de la Ventana y toda la región del sudoeste, que está creciendo mucho en los últimos años y que no me cabe ninguna duda que van a seguir creciendo en estos años que estamos transitando.

Es un lugar muy importante también el tema de turismo de reuniones, que ocupa el número vigésimo tercero del ranking nacional para lo que es turismo de congresos y convenciones; y tiene un polo industrial y petroquímico muy importante, además de

A.N.A.C. FOLIO Nº 341

también un puerto muy reconocido en toda la región. Y también tiene universidades nacionales y provinciales.

En cuanto a Villa Gessel, lugar de la Costa Atlántica también muy reconocido, que si bien la población es de casi los 35.000 habitantes en esa localidad, sin duda la posibilidad de que haya vuelos a ese aeropuerto se fortalece por supuesto, además de Villa Gessel, Pinamar, General Madariaga, el Partido de la Costa, que luego de Mar del Plata el Partido de la Costa es el segundo municipio que más turistas recibe. Mar del Plata recibe por año alrededor de ocho millones de visitantes y el Partido de la Costa es el segundo, por supuesto la mayoría en temporada de verano, pero durante todo el año lo recibe y el Partido de la Costa está en el segundo lugar.

Tiene alrededor de 25.000 plazas hoteleras y si bien hoy no está funcionando el aeropuerto, haciendo un par de modificaciones por el tema de un basural y otras cuestiones de fácil manejo, se puede sin duda poner operativo rápidamente.

En cuanto a Tandil, una de las ciudades turísticas más importantes también que tiene la provincia de Buenos Aires -durante todo el año, todos los fines de semana recibe turistas- tiene una población cercana a los 125.000 habitantes. Pero muchos municipios también de la región, en especial la parte del agro, se verían muy favorecidos si llegan los vuelos a esa ciudad.

Tiene más de 8.000 plazas hoteleras, hay muchos complejos de cabañas que se están realizando, es un destino turístico posicionado para escapadas de fin de semana, como decía recién, donde todos los fines de semana y fines de semana largo, muy bien posicionado en Semana Santa, pero por supuesto también en el verano mucha gente elige ese lugar serrano de la provincia de Buenos Aires.

Es un importante polo metalmecánico, agroindustrial, turístico y de software, y también el tema de turismo de reuniones, donde está en el puesto vigésimo cuarto en el ranking nacional del año pasado, donde con 28 eventos se está posicionando muy bien y hay una política turística muy importante que se trabaja entre municipio, la provincia, la Nación y el sector privado, que hace que Tandil venga creciendo año a año. Y también tiene universidades nacionales.

Esos son los cuatro destinos a los cuales están pedidas las rutas, por lo cual creo que es muy importante que estas nuevas rutas las distintas aerolíneas puedan volar hacia esos destinos. Pero también algo más. Cuando yo hablaba al principio de las distancias, sé que a veces por la extensión que tiene la República Argentina no es lo mismo un vuelo hacia Ushuaia -o algunos de los colegas de acá, de Tucumán-, hacia el resto de la Patagonia, hacia Mendoza, Santiago del Estero, Misiones; y también es muy importante los vuelos para los destinos de la provincia de Buenos Aires, pero no tenemos que descuidar también el transporte de larga distancia automotor. Por eso sería muy importante que la Secretaría de Planificación trate de encontrar el punto de equilibrio para que estos nuevos vuelos funcionen y les vaya muy bien, y la gente pueda disfrutar de esos vuelos y poder hacer escapadas cortas o escapadas más largas también; pero sería importante tratar de encontrar ese punto de equilibrio para que puedan convivir todos los tipos de transporte de la provincia de Buenos Aires y que no se vean perjudicadas las fuentes de empleo, que es una de las prioridades que tenemos todos para generar nuevos puestos de trabajo.

Así que nuevamente muchísimas gracias, bienvenidos a estas nuevas rutas aéreas, y ojalá les vaya muy bien cuando empiecen a operar en la provincia, como ahora a partir del 2 de enero, que empieza a volar una de las líneas hacia Mar del Plata. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Crotto.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 342...

Antes de la señora María José Taveira, en representación de IATA, hemos cambiado a una persona, la hemos adelantado debido a que va a tener que irse inmediatamente después porque tiene problemas para asistir en el horario en que había quedado en el orden del día. Es el señor Horacio Quiroga, intendente de la ciudad de Neuquén, a quien le pedimos que se acerque al atril para empezar su presentación de 10 minutos. ¿Se encuentra? Sí. Adelante, señor Quiroga. Gracias por venir.

Sr. Quiroga.- Muchas gracias por la consideración, pero tengo que tomar el vuelo.

Sr. Moderador (Corcuera).- Por eso.

Sr. Quiroga.- Para volverme inmediatamente a Neuquén.

Sr. Moderador (Corcuera).- Nos enteramos. Adelante.

Sr. Quiroga.- Quiero agradecerles por poder participar en esta audiencia pública número 218, que después de 11 omisiones consecutivas se lleva adelante a través de la decisión del gobierno nacional, tal cual lo expresara el ministro Dietrich.

Vengo en cumplimiento de mi deber, de mi obligación, como intendente de la ciudad de Neuquén, pero también motivado como un ciudadano neuquino nacido y criado, que la distancia hace que durante muchos años uno esté permanentemente transitando porque las distancias son grandes, las ocupaciones y la diversidad hace que la gente de distintos lugares del interior del país tenga que desplazarse permanentemente.

Quiero decir especialmente que entiendo que las decisiones de gobierno tienen que estar motivadas por una prioridad. La prioridad es la búsqueda del interés común, del bienestar general. La segunda, los intereses sectoriales. Y la tercera, los intereses personales. Por lo tanto, cualquier alteración de esta lógica significa malversar las decisiones que hacen a las políticas públicas.

Quiero decirles que el aeropuerto de la ciudad de Neuquén ha recibido 721.000 personas el año pasado, con un promedio mensual de 62.000 personas. Es entre el tercero y quinto del país, de acuerdo a distintas circunstancias, y tal cual lo expresado en las distintas exposiciones, no hay ninguna duda de que hay una demanda insatisfecha, porque si estuviera satisfecha estaríamos en consonancia con los países vecinos, donde más del 50 por ciento de los habitantes viaja en avión.

Quiero decirles que la ciudad de Neuquén tiene la particularidad de duplicar prácticamente su población cada 10 años por distintas circunstancias. En algunos momentos por cuestiones de turismo, en otros por actividades de hidrocarburos, pero la realidad es que se incrementa exponencialmente la cantidad de gente que se va a radicar o que viaja permanentemente a la ciudad de Neuquén.

Quiero decirles que recién en 2005-2006 se otorgaron dos nuevas líneas, que creo que eran Andes y LAN, con lo cual incrementó las ofertas y las posibilidades de poder contar con un mejor servicio, de acuerdo a las circunstancias.

En este momento, se han solicitado, dentro de la presentación de la solicitud de rutas aéreas, tres empresas: la empresa Alas del Sur, American Jet Sociedad Anónima y FB Líneas Aéreas, con los recorridos que ustedes ya conocen. Pero, en ese sentido, quiero particularizar una para expresarlo gráficamente y lo que significa el absurdo y la falta de lógica a veces para dar respuesta a la demanda del usuario, que se supone que es la razón de existencia de las líneas aéreas. Si no, ¿para qué existe la línea aérea si no es para satisfacer la demanda de los pasajeros? Creo que si no tuviéramos pasajeros no tendríamos líneas aéreas. Entonces, vaya que ese tema no es necesario ni siquiera discutir.

En el caso de la empresa American Jet, que dentro de las líneas requeridas está Neuquén-Temuco-Santiago de Chile, y hay otra que pasa por Comodoro Rivadavia-Río

684
A.N.A.C.
FOLIO
Nº 343

Gallegos-Punta Arenas. Es decir, nos pone en conectividad y mejora la relación de todo tipo con Chile.

Yo les puedo contar algo que me parece absurdo, que significa que un ciudadano que quiera ir a Temuco desde la ciudad de Neuquén, que en vuelo son 35 o 40 minutos, tiene que venirse primero a Buenos Aires, pasear por Buenos Aires, después a Santiago -un rato más en Santiago de Chile- y después a Temuco. Recorrer aproximadamente 4.000 kilómetros, algo que en línea recta está aproximadamente a 300 y pico a 400 kilómetros. Es decir, un montón de escalas, un montón de paseos, un montón de cosas, vicisitudes de lo que significa el embarque, el preembarque y un montón de cosas, que podría ser resuelto con un vuelo de 45 minutos. Es decir, esto demuestra absolutamente el absurdo que me parece que no merece demasiadas explicaciones ampliatorias sobre este tema.

No hay ninguna duda que hemos estado acostumbrados a la falta de federalismo también en materia de las líneas aéreas. No hay ninguna duda que la posibilidad de tener mejores opciones mejora la conectividad, pero también mejora el turismo: no hay destino turístico sin líneas aéreas. Se supone que este siglo XXI colapsa las distancias, las achicamos, mejoramos el desplazamiento de la gente, del pasajero, que es lo que nosotros tenemos que cuidar, porque en definitiva, como dije y lo voy a reiterar, la razón de la existencia de las líneas aéreas es la satisfacción del pasajero.

Pero claro, a veces caemos en alguna tentación. ¿Cuál es la tentación? La exclusividad. ¿A qué se tiene temor, a la competencia? No hay ninguna duda que es una tentación, pero guarda que a veces la falta de competitividad hace que el jugador sea uno solo, corra uno solo la carrera y encima salga segundo. Y la prueba está en la falta de respuesta que han tenido las políticas aeroportuarias de la posibilidad de que los ciudadanos puedan tener muchas más opciones.

Veo casi con algún signo de envidia cuando veo que en Chile más del 50 por ciento de los ciudadanos usa el avión. Colombia lo mismo. Perú lo mismo. ¿Y en la Argentina qué? ¿Le tenemos miedo a volar? Es decir, faltan ofertas. (*Manifestaciones.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Silencio, por favor.

Sr. Quiroga.- Si no, no hay ninguna duda... (*Manifestaciones.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Por favor, les pido que respeten al orador.

Sr. Quiroga.-... o el 20 por ciento de los ciudadanos son demasiado valientes o en otro lugar han priorizado esto que se supone que es la comodidad del pasajero.

No estamos hablando de cuestiones de soberanía, no estamos hablando de una cuestión deportiva, esto no es River-Boca; estamos hablando de los usuarios, mirá qué sencillo. Es sencillísimo, casi que le sobra lógica. Pero parece ser que explicar lo obvio a veces resulta complejo, porque hay tantos especialistas en lo obvio, de las cuestiones importantes por lo general son pocos los que se dedican.

Así que yo espero que en cumplimiento de las obligaciones y exigiendo todas las características que tiene que tener la seguridad de la concesión de una línea, le puedan dar satisfacción al mercado, que el mercado se llama nada más ni nada menos que usuario, pasajero. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor intendente.

A continuación... Perdón, ¿la señora Taveira está? Adelante, señora Taveira. La teníamos ahí en espera. Disculpe usted.

Sra. Taveira.- Señoras y señores, muy buenos días. Mi nombre es María José Taveira y soy gerente para Argentina de IATA.

Muy brevemente, para los que no nos conocen, no todos nos conocen, somos la Asociación Internacional del Transporte Aéreo y somos una organización que tiene 265

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 344

líneas aéreas miembros que representan el 83 por ciento del tráfico mundial de pasajeros.

Pero más allá de este número, también conectamos a 500 líneas aéreas con más de 60.000 agencias de pasajeros y de carga a través de nuestros sistemas financieros de liquidación de pasajes y de guías aéreas.

¿Qué hacemos? Bueno, entre otras actividades, muchas otras, establecemos los estándares para la industria en distintos aspectos, como ser seguridad operacional, aérea, procesos, liquidación de pasajes, etcétera, entre muchos otros.

Nuestro objetivo es ayudar a crear una estructura común para la industria, y en lo posible tratar de simplificar el entorno de la aviación, no hacerlo más complejo.

Hacía mucho que no se realizaba una audiencia de este tipo por este tema. Ya lo habíamos dicho, así que resaltamos la posibilidad del diálogo. Ya lo habíamos dicho en el Aviation Day, el Día de la Aviación, que se realizó en el mes de mayo pasado, que también se realizó después de 10 años. Así que resaltamos la posibilidad de expresar nuestra opinión.

Mi exposición va a ser muy breve, ya que no voy a entrar en el detalle de lo que han presentado las compañías en el comienzo, ya que hemos tenido acceso a esa información, al igual que el resto de los aquí presentes, solamente en el día de hoy.

Los beneficios de la aviación alcanzan a toda la población, esto ya lo sabemos. Por eso nuestra industria es única, juega un rol único, y en el caso de Argentina esto no es la excepción, por supuesto. La aviación acerca a la gente, facilita el comercio, trae prosperidad, conecta regiones remotas, algo sobre todo importante en un país tan extenso como el nuestro.

En Argentina la aviación contribuye con 72.000 empleos directos. Y si vamos a aquellos que derivan de la aviación, que son los llamados indirectos, la cifra sube a 296.000. Vean la importancia que tiene.

En términos de número de pasajeros, durante los últimos 10 años hemos crecido la mitad que los países vecinos. Crecimos un 50 por ciento. La cifra en sí es significativa, pero si la vemos en forma relativa con nuestros vecinos, es la mitad.

En términos de conectividad también estamos menos conectados que los vecinos, que los países de la región. Llegamos en forma directa a menos países que ellos. Esto no sólo afecta el tráfico internacional sino principalmente afecta al turismo receptivo, porque vienen menos cantidad de turistas internacionales, que son los que después a su vez van a circular a través del tráfico doméstico por todo el país.

En el tema de vuelos por pasajeros, o así llamado propensión a volar, el tema ya fue mencionado en varias de las presentaciones, incluso en la última, así que no me voy a detener; pero es sabido que el promedio de vuelos por pasajeros es mucho menor que en países como Chile, Brasil, Colombia o Perú. Pero en lo que sí me voy a detener es en las proyecciones, porque IATA realiza proyecciones a 20 años, o sea de acá a 2035, y estamos proyectando para estos países que mencioné un crecimiento del 100 por ciento en el número de vuelos por pasajero, mientras que en Argentina este número es ínfimo, muy menor, en tanto y en cuanto se mantenga el marco regulatorio restrictivo imperante.

Ahora, dicho esto, creemos también que el potencial para crecimiento de la demanda es muy significativo si se toman las medidas necesarias. Y en este sentido IATA considera muy positivo la realización de reformas que permitan el crecimiento de la industria y la llegada de participantes a la misma. Pero queremos resaltar algunas premisas que tienen que son necesarias para esta reforma.

Primero, tiene que establecer un ambiente regulatorio transparente y justo. Segundo, tiene que resultar menos agobiante, menos gravoso para todos los

685

A.N.A.C. FOLIO 345

participantes. Tercero, tiene que brindar oportunidades equitativas de competir a los participantes.

Y en último lugar me voy a referir a la infraestructura, no porque sea menos importante. Creemos que tiene que estar la infraestructura en el lugar necesario para acompañar este crecimiento, si se quiere que ocurra, sin generar cuellos de botella.

Nos estamos refiriendo a infraestructura de aire, de tierra. Nos referimos a un plan que surja de proyecciones y de un análisis integral del tráfico de pasajeros y de carga, adónde se quiere ir en los próximos 20 años. No tiene que ser algo aislado sino que tiene que ser integral, tiene que mirar a todo el sistema en su conjunto, doméstico e internacional; tiene que tener en cuenta el crecimiento de todos los integrantes de la cadena, porque esto es una cadena y funciona de manera coordinada. Tiene que prever el crecimiento no sólo de líneas aéreas, aeropuertos, servicios de aire y de tierra, proveedores de combustible también, por mencionar solamente algunos.

Y, por último, tiene que ser un plan de infraestructura equilibrado, que permita el crecimiento pero que tampoco genere una capacidad ociosa desmesurada, ya que sabemos que eso tiene un costo muy grande que redunda en operadores y, en última instancia, en el pasajero también.

Desde IATA nos encontramos preparados para seguir trabajando junto con las autoridades y con todos los participantes de la cadena para lograr el objetivo de que cada vez más personas puedan acceder a volar. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señora Taveira.

A continuación, tiene la palabra el señor Oscar Ghezzi. ¿Lo tenemos aquí, con nosotros? Señor Ghezzi, ¿se encuentra en la sala? No ha llegado. Bueno, probablemente entonces le demos un turno posteriormente. Habrá que avisarle.

Entonces, quien sigue en el orden del día es el señor Ignacio Abel Palacios, Director Nacional de Control de Tránsito Aéreo del Ministerio de Defensa. ¿Se encuentra el señor Palacios? Tampoco. No va a hacer presentación.

Por la Cámara de Compañías Aéreas en Argentina JURCA. Muy bien, adelante señor Baravalle.

Sr. Baravalle.- Buenas tardes a todos. Buenas tardes señores ministros, autoridades de la Junta Asesora del Transporte Aéreo, muchas gracias por su tiempo.

Para quienes no nos conocen, la Cámara de Compañías Aéreas en Argentina JURCA es una entidad formada en el año 1981. Agrupa a más del 95 por ciento de los asientos de operaciones regulares en Argentina, sean de aerolíneas nacionales y extranjeras de transporte de pasajeros y carga que operan desde y hacia la República Argentina.

El objetivo principal de JURCA es promover el entorno de negocios aerocomerciales que garanticen un transporte aéreo competitivo, seguro y eficiente, que permita que la industria aerocomercial prospere. Para ello trabajamos con nuestros miembros e instituciones públicas y privadas en ámbitos técnicos y regulatorios con el propósito de alcanzar políticas para el sector aerocomercial que mejoran la seguridad de la aviación y el desarrollo de la industria.

En virtud de ello, desde JURCA queremos aprovechar esta oportunidad para resaltar que estamos ante un evento que no sucede desde hace muchos años y casi novedoso por la falta de periodicidad. Entornos como este permiten analizar las propuestas de los interesados en nuestro mercado aerocomercial y escuchar las perspectivas de otros actores importantes del sector.

Está demostrado que esta industria es propulsora de la economía. El crecimiento del sector es altamente positivo para el desarrollo del país y las regiones que lo conforman. En los últimos 15 años el mercado doméstico argentino ha crecido en

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C.
FOLIO
346
Nº

términos muy inferiores al resto de los países de la región, los que han más que duplicado su tamaño en cantidad de viajes por habitante. Incluso tenemos ciudades en la región con similares cantidad de habitantes que cuentan con mayor cantidad de frecuencias de los vuelos que hoy tenemos en Argentina.

El ingreso de nuevos operadores es sano para la industria y sus clientes y tiene que ser dado en condiciones de equidad para el sector y para los operadores que ya han invertido en el país. En este sentido, tal como lo expresáramos al inicio, nuevos actores en el sector traerán consigo cambios positivos no sólo en términos de beneficios directos como nuevas fuentes de trabajo sino beneficios indirectos y también la creación de empleo indirecto e inversiones.

Ya nadie duda que donde aterriza un avión se generan nuevas oportunidades. Tenemos nuestras mayores esperanzas que en nuestra nueva administración actuará como mecanismo de balance de la competencia y distribución de los recursos necesarios para ello.

Desde la Cámara consideramos que toda operación, sea nueva o no, se realiza con una gran inversión del operador, con el propósito de ofrecer al pasajero una opción de transporte, generando mayor actividad económica entre ciudades, sus habitantes y sus negocios.

Consideramos que el Estado argentino debe generar condiciones tales que permitan tener al pasajero en su foco, con una experiencia más fluida y simplificada y apuntando a una mejora continua en la experiencia de los mismos.

Que permita aportar la previsibilidad jurídica y hacer posible la viabilidad económica, eliminando y actualizando regulaciones y reduciendo la pesada carga de costos, tasas e impuestos que recaen en los operadores y sus pasajeros.

Que permita establecer un marco de desarrollo transparente y sustentable en el tiempo, que incorpore las mejores prácticas internacionales de regulación inteligente e innovadora en los distintos ámbitos de esta actividad y la coordinación entre los organismos competentes.

Que permita ejercer el rol coordinador entre los más de 20 organismos que impactan en el sector, con políticas consistentes y coherentes también.

Que permita continuar realizando las inversiones de infraestructura de aire y tierra de manera coordinada con los operadores, anticipando las necesidades de oferta y demanda que eviten tanto los cuellos de botella como los elefantes blancos.

Que permita generar un entorno de competencia equitativa en el sector, donde del lado de los operadores tengamos reglas claras, previsibles y equitativas y que de la misma forma que el Estado está generando mayor competencia en las operaciones, debe empezar a generar un contexto de mayor competencia en los prestadores del sector.

En todos los casos esta Cámara siempre está dispuesta a colaborar con el enorme conocimiento que cuentan sus asociados, que operan también en el ámbito global, en las diversas áreas que esta industria abarca, en pos de un mejor y más eficiente desarrollo del sector aerocomercial. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Baravalle.

En el orden del día figuraba el señor Eposto, por la provincia de Tierra del Fuego, que nos anuncian que no se encuentra. Y ya habló el señor Sebastián Giobellina, que seguía en el orden del día. Así que ahora es el turno de la señora Gabriela Testa, presidenta del Ente de Turismo de Mendoza. Buen día. Adelante.

Sra. Testa.- Muchas gracias. Buenos días. Saludo a la Junta Asesora de Transporte Aéreo y a todos los presentes aquí en la sala.

Mi nombre es Gabriela Testa, yo soy presidente del Ente de Turismo de Mendoza y vengo en representación del gobierno de mi provincia.

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 347

Me encuentro representando no sólo los intereses en materia aerocomercial que posibilitan mayor potencialidad turística para mi provincia, sino también de todos los ciudadanos mendocinos con o sin capacidad económica para tomar servicios aéreos, porque en definitiva una mejor conectividad incrementa el atractivo económico de la provincia, justifica la localización de nuevos inversores, facilita los intercambios comerciales y, en definitiva, la exportación de nuestros productos, como es el ejemplo del vino, salvavidas toda vez que una persona puede acceder rápidamente a un trasplante de órgano o a un tratamiento médico -estoy al tanto de que para el caso de los trasplantes de órganos se utilizan servicios sanitarios privados- y también favorece naturalmente los encuentros familiares frecuentes de aquellos que en distintos momentos de la historia protagonizaron movimientos migratorios voluntarios o en forma involuntaria, por lo cual va más allá de lo turístico.

Mendoza turísticamente es una provincia muy importante, recibe más de tres millones de turistas al año, y también tiene una población interesante de 2.200.000 ciudadanos, por lo cual naturalmente es un lugar interesante para todas las líneas aéreas, porque es un destino que tiene capacidad para emitir pasajeros y también una gran cantidad de capacidad receptiva. Además, Mendoza tiene desde hace muchos años una importante afluencia de turistas extranjeros porque tiene atractivos turísticos que pueden motivarlos, como es el caso del Cerro Aconcagua o toda la Cordillera de los Andes, y como es el caso del turismo del vino.

Desde ya debo decirles, como indican los expertos en marketing turístico, que para una estrategia comercial de un destino turístico más allá de los esfuerzos que hacemos las provincias junto con el gobierno nacional a través del Ministerio de Turismo en participar en promociones, en ferias, en distintas acciones publicitarias, la clave absoluta del éxito de un destino turístico está vinculado a la conectividad, ya sea terrestre, marítima, pero fundamentalmente la aérea.

En definitiva, más conectividad se traduce en más negocios, y esto significa más trabajo privado para un país como el nuestro, que tanto lo necesita, después de años de políticas populistas, donde el bien común no tuvo lugar en la mesa de las decisiones del gobierno nacional.

Hace poco, en un simposio que hicieron aquí en Buenos Aires, escuché a un representante de AENA -la sociedad que administra los aeropuertos españoles- decir que cada mil pasajeros transportados se generan 0,9 empleos directos de trabajo. Me pareció un dato muy importante.

Quiero referirme brevemente al hecho de que Mendoza tuvo su aeropuerto cerrado durante tres meses, desde el 7 de septiembre hasta el 7 de diciembre. Como lo señaló el directivo de ORSNA, fue renovado íntegramente, y lo más importante que creo que hay que rescatar es que la obra se hizo en tiempo y forma. Se cumplió un plazo que nadie creía que se iba a cumplir y el 7 de diciembre a las ocho de la mañana -que coincide con las 11 del meridiano de Greenwich- el aeropuerto estaba funcionando. En ese aeropuerto, desde 1998 -cuando se lo concesionó- se ha hecho solo el 6,8 por ciento de las obras que se debían realizar. Todo se efectuó en tres meses y la inversión -de 1.200 millones- se hizo en tiempo y forma.

Hemos estado sumidos en una época en que la falta de inversiones en aeropuertos generaba inseguridad para los pasajeros y para los trabajadores del mundo aerocomercial. Todo ello -más algunas dificultades en la administración de la línea de bandera y la inseguridad jurídica de nuestro país- ha espantado prácticamente cualquier inversión que quisiera llegar. Eso nos ha hecho perder competitividad, que es lo que creo que se busca a partir de esta posibilidad de sumar nuevas líneas aéreas.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 348

Algunos ya lo han dicho, pero encontré un indicador del Banco Mundial que señalaba que Argentina, junto con Venezuela, eran los dos países que tienen el índice de relación pasajeros/habitantes más bajo del continente. Mientras que la relación de habitantes por pasajeros en Argentina es de 0,33, en Chile es de 0,84, en Colombia de 0,64 y en Estados Unidos de 2,48.

Entonces, visualizamos que el potencial de crecimiento en Argentina es enorme. Por eso venimos a apoyar la decisión del gobierno nacional de concesionar más rutas internacionales y de cabotaje para los servicios regulares de pasajeros de cargas y correo.

Agradecemos desde ya, desde el gobierno de Mendoza, el interés de las líneas aéreas Alas del Sur, American Jet, Andes Líneas Aéreas y Flybondi manifestado en esta presentación y también, por supuesto, la elección no solo de la ciudad de Mendoza -que tiene una gran capacidad- sino de los destinos de San Rafael y Malargüe, en el sur de la provincia de Mendoza, que además de lo turístico tienen un gran potencial -por el desarrollo petrolero, en el caso de San Rafael, y científico, en el caso de Malargüe.

También hacemos un público reconocimiento a las empresas que hoy trabajan Mendoza, esta ruta que para nosotros es tan importante, naturalmente Aerolíneas Argentinas, Latam, Gol y Sky dentro de muy poquito.

Como todos los que se refirieron al turismo, sabemos que nuestro país es muy grande. Todos los argentinos tenemos derecho a estar más conectados entre nosotros, y también los visitantes extranjeros tienen el derecho de poder recorrer nuestro país, en lo posible de norte a sur, de este a oeste, sin perder tiempo de sus valiosas vacaciones y con más conexiones, pudiendo evitar la necesidad de pivotear todo el tiempo en Buenos Aires.

Aerolíneas Argentinas con mucho criterio ha avanzado este año en generar dos focus cities, o dos pequeños HUBS, uno en Córdoba y otro en Rosario. Mendoza humildemente cree que con su renovado aeropuerto, su localización geográfica en el centro oeste del país y su capacidad emisiva y receptiva, también puede sumarse para ser una focus city.

En definitiva, el ingreso de nuevos jugadores de mercado comercial aéreo nos permitirá seguramente salir de una situación oligopólica que perjudica al viajero de todo tipo -nacional, extranjero, el que se mueve por negocios, por turismo, por salud o motivos familiares- y nos priva de generar más empleos para los argentinos.

Estoy convencida de que es posible armonizar los intereses de los ciudadanos con los de los trabajadores aéreos. Por tal motivo, espero el mejor de los resultados de esta nueva etapa que se propicia al menos con voluntad de escuchar. Esta audiencia, que hace once años que no se hacía, es una muestra fehaciente de que se pueden escuchar todas las voces, y las voces de las provincias argentinas, ya sea desde sus gobiernos o desde sus ciudadanos.

Espero que la Argentina esté más conectada, por el bien de cada uno de los argentinos, ya sea para que podamos viajar o para que nos visiten más turistas, lo que también genera más empleo. Muchas gracias. Buenos días. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señora Testa.

A continuación, el señor José María Arrúa, ministro de Turismo de Misiones.

Sr. Arrúa.- Buenos días. Gracias a la mesa. Gracias al ministro de Turismo de la Nación, Gustavo Santos, por invitarnos.

Le agradezco al ministro Dietrich sus palabras y que se quede en la audiencia. Me parece que es importante. *(Manifestaciones.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Silencio, por favor.

687

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 349

Sr. Arrúa.- Le agradezco a cada uno de los trabajadores que están hoy aquí participando de la audiencia; por supuesto, el mayor de los respetos. Ojalá que podamos en esta nueva Argentina ir agrandando las coincidencias y achicando las diferencias.

Quiero solamente decir que traigo no solo la voz de los misioneros sino de todas las provincias del Litoral, dado que de las provincias del Litoral la única que tenía conectividad para venir hoy era Misiones.

Quiero decirles que para nosotros la conectividad más que importante es esencial; sin lugar a dudas, las provincias del Litoral la necesitamos. Misiones es una provincia por demás turística. Estamos dentro de las diez economías de la Argentina y representamos el 3 por ciento del territorio. Tenemos tres millones de hectáreas. Somos una provincia foresto-industrial y el turismo ocupa un lugar preponderante para nuestra agenda de gestión.

Por eso, así como los mecánicos necesitan las herramientas, nosotros en el sector turístico necesitamos los vuelos. Para nosotros tener más vuelos es una herramienta de trabajo.

Quiero dar solamente algunos datos.

Iguazú es un aeropuerto que se va a refaccionar. Esperamos que sea este año, están las condiciones dadas para ello. En 2008 tuvimos 550 mil arribos; en 2016 estamos cerrando con cerca de un millón de arribos. En 2008 teníamos ocho vuelos, hoy tenemos 12 vuelos. Nuestro aeropuerto de Iguazú lo operan LAN y Aerolíneas Argentinas. El aeropuerto de Posadas hoy tiene una frecuencia de tres vuelos semanales. En Misiones tenemos la misma cantidad de camas que tiene Uruguay, casi 30 mil. Si nos ubicamos en el mapa, somos el punto más cercano que tiene el mundo para ingresar a la Argentina.

Sin lugar a dudas -y déjenme manifestarles un poco el orgullo misionero-, somos la maravilla del mundo. Tenemos las Cataratas del Iguazú. Tenemos un área de influencia en el Litoral.

Si ponemos un compás en el Litoral y tomamos un radio de mil kilómetros, tenemos un área que llega casi a las 90.000 millones de personas. Tenemos el sur de Brasil, el sur de Paraguay y Buenos Aires. Ese es nuestro mayor mercado.

Sin lugar a dudas, debemos mejorar nuestra logística. Tenemos un buen posicionamiento en cuanto a rutas terrestres, pero debemos mejorar nuestra logística, y eso sin lugar a dudas se logra con más vuelos.

Necesitamos la conectividad, como decía hoy; necesitamos mejorar toda nuestra infraestructura aeroportuaria. Lo vamos a hacer primero con el aeropuerto de Iguazú y después con el de Posadas seguramente.

Las bondades del turismo en la tierra misionera van más allá que las Cataratas. Tenemos reducciones jesuíticas y tenemos la única falla geológica que está sobre el lecho del río Uruguay, los Saltos del Moconá. Dentro del segmento del turismo de reuniones, somos la única provincia que ocupa dos lugares dentro del top ten del turismo de reuniones según el ranking ICA. Iguazú está en el cuarto lugar y Posadas en el séptimo. Esto nos posiciona de manera realmente muy importante de cara al futuro.

Voy a colaborar con la organización de la audiencia. No voy a hacer uso de todos los minutos que tengo para hablar. Quiero solamente decirles que nuestra provincia es una provincia de oportunidades.

Escuché a cada una de las líneas aéreas, y la verdad es que todas tienen planificado dentro de sus rutas volar la provincia de Misiones. Las vamos a esperar con los brazos abiertos -como los tenemos los misioneros- y con la calidez de nuestra gente, pero también con la responsabilidad de llevar seguridad, de generar mano de obra

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 350

misionera y, sin lugar a dudas, llegar a acuerdos que permitan poder salir todos juntos a promover un país más federal, con más oportunidades para cada uno de los argentinos.

A todos, muchísimas gracias y felicitaciones. Sigamos trabajando todos juntos. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor ministro.

A continuación, tiene la palabra la señora Claudia Grynszpan, ministra de Turismo y Cultura de la provincia de San Juan.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- En el orden del día continúa la señora Silvina del Luján Arrieta, ministra de Turismo de la provincia de Río Negro.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- En el orden del día continúa el señor Carlos Oheler, ministro de Cultura y Turismo de la provincia de Jujuy.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Continúa el señor Herman Müller, ministro de turismo de Chubut.

Sr. Müller.- Buenos días a la mesa, a las autoridades. Gracias por permitir este espacio.

Haré una reflexión sencilla; no voy a ocupar todo el tiempo dado que ya se han expresado muchos de la misma manera.

Nosotros necesitamos un país más conectado. Esto lo digo como patagónico. La Patagonia es amplia, muy diversa, una región que trasciende a nuestro país en cuanto a atractivo y marca mundial referida al turismo, pero nosotros sentimos en la Patagonia que aún no estamos conectados, no solo con el resto del mundo sino también con nuestros conciudadanos argentinos.

La Patagonia -como decía- es amplia pero, en comparación con otros puntos estratégicos del país o nodos centrales, en ella vive poca gente. Esto a veces no nos ha permitido tener la conectividad que necesitamos.

Como dijo el ministro Santos, sin conectividad no hay turismo. Nosotros la necesitamos, fundamentalmente para unir a nuestros pueblos. Pero no solamente necesitamos conectividad para que nos puedan visitar, sino también para que nuestra gente -los pobladores, quienes viven en nuestro territorio- también pueda visitar a sus hijos -que estudian en Córdoba, en Rosario o en Buenos Aires- y que los trabajadores de las industrias -como la del petróleo, la pesca o la minería- puedan estar conectados con los grandes centros emisores -refiriéndonos a Córdoba o Rosario.

Puntualmente en nuestra provincia, en Chubut, tenemos cuatro aeropuertos. Es una ventaja. Quizá sea una de las provincias que más aeropuertos tiene, pero todavía no logramos conectar con vuelos la cordillera con la costa, y son 600 kilómetros. Tampoco podemos conectar aún, si bien es saludable la propuesta de una de las líneas aéreas, Comodoro con Puerto Madryn, y estamos hablando de 450 kilómetros. Ni hablar de conectar Esquel con Puerto Madryn, o Bariloche con Puerto Madryn, que son fundamentales dado que son dos destinos internacionales exportables de Argentina.

Se está trabajando fuertemente por recuperar demandas. Un dato para tener en cuenta: la comarca Península Valdés -que integran Trelew, Puerto Madryn y otros destinos- hoy tiene aproximadamente 250 mil personas que viven allí y tiene menos conectividad que en la década del 60. En estos momentos tiene menos conectividad que en la década del 60. Antes era la puerta de entrada al turismo internacional que nos conectaba con Ushuaia y El Calafate; hoy, excepto en alta temporada, los vuelos pasan por arriba de nuestros destinos.

Hay una demanda insatisfecha que salimos a buscar y estamos trabajando no solamente desde el Estado sino con el acompañamiento del sector privado y en forma

A.N.A.C. FOLIO Nº 351

conjunta para empezar a recuperar estos destinos. Esto con la amplitud que también tienen otros colegas de la Patagonia -me refiero a El Calafate, Ushuaia y Bariloche, como representantes principales del turismo- para trabajar de forma conjunta y salir a buscar estos nuevos mercados.

Por eso vemos saludable esta posibilidad de ampliar rutas, alimentar las rutas troncales que ya tiene Aerolíneas Argentinas y en algunos casos LAN o, en otros casos, como el nuestro, Andes. Aspiramos también a que en un futuro nos permitan conectar -como decía recién- las rutas transversales que unen la costa con la cordillera, e incluso -como también dijo el intendente de la ciudad de Neuquén- tener la posibilidad real de salir a vender y a promocionar e integrar a toda la Patagonia, que es la Patagonia argentina y chilena.

Ojalá podamos llegar a un punto de encuentro para que se aprueben estas nuevas rutas y que estén integrados los trabajadores de nuestro país en esta confluencia y en esta nueva política. Es fundamental generar trabajo -lo que hace el turismo y la industria- y tener la posibilidad de recorrer y conocer todos los puntos de nuestro país y ver a nuestros familiares. Por dar un ejemplo, hoy en las fiestas tardaríamos un día y medio para llegar a ver a nuestros parientes en el Norte del país puesto que no hay conectividad aérea. O, para ir a Mendoza -si no lo hacemos en forma terrestre o con colectivos- siempre tenemos que pasar por Buenos Aires.

Por ese absurdo que mencionaba el intendente, por esa necesidad de romper con las barreras y empezar a conectarnos, vemos saludable la iniciativa.

Agradecemos la posibilidad de expresarnos que nos han dado a los patagónicos.

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias a usted, ministro.

A continuación, el señor Pablo Jukic, secretario de Transporte de la provincia de Santa Fe.

¿Cómo se pronuncia? Esto es croata. Jukic.

Sr. Jukic.- Correcto.

Sr. Moderador (Corcuera).- Adelante.

Sr. Jukic.- Buenos días a todos. En primer lugar, agradezco y celebro la organización de esta audiencia pública. Creo que es muy necesario para la democracia que cuando hay un tema tan importante como éste todos los actores puedan tener la posibilidad de expresarse y de defender sus intereses. Me parece un hito que después de más de once años se vuelvan a realizar audiencias públicas por este tema.

En segundo lugar, vengo como representante de la provincia de Santa Fe a defender un sistema aerocomercial más federal que nos permita conectar a nuestra provincia con todo el país.

Se han hecho avances significativos, en el último año particularmente, conectando nuestra provincia con Mendoza, con Córdoba y con Salta, sin pasar por Buenos Aires, pero queda todavía un largo recorrido por delante.

Aerolíneas Argentinas ha hecho un esfuerzo muy importante, lo cual estamos apoyando, pero no es suficiente.

La provincia de Santa Fe tiene más de tres millones de habitantes, es el principal polo agroexportador de la Argentina. El 80 por ciento de las exportaciones de agroindustrias se realizan desde la Argentina y eso genera un desarrollo industrial realmente muy importante. La conectividad no solamente es cuestión de negocios, de turismo, sino también es una cuestión comercial, industrial, cultural, familiar y académica.

La provincia de Santa Fe cuenta con numerosas e importantes universidades que muchas veces se han visto impedidas de realizar actividades académicas por la falta de conectividad de vuelos. Hoy, por ejemplo, si una persona de la Ciudad de Buenos Aires

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 352

quiere tomar un avión para ir a Rosario por el día, por trabajo, para visitar a un familiar, se tiene que desplazar hasta Ezeiza, lo que es una dificultad.

Como dije antes, si bien se ha avanzado muchísimo, también falta muchísimo. Hay lugares en nuestro país -como Tucumán, el NEA, la ciudad de Posadas, Corrientes, Resistencia- donde hoy no tenemos esta posibilidad de conectarnos directamente, como también ocurre con algunos puntos de la Patagonia.

Entonces, celebramos lo que se viene haciendo hasta el momento, pero repetimos que no es suficiente y hay mucho más por hacer.

El tercer punto que quería comentar es el relativo a la demanda. En la provincia de Santa Fe la demanda está totalmente insatisfecha. El incremento de pasajeros transportados viene aumentando a una tasa de 50 por ciento en los últimos dos años. Esto básicamente se dio a medida que apareció la oferta.

Entonces, venimos a bregar por una mayor oferta de conectividad de los aeropuertos santafecinos. La ciudad de Santa Fe, capital de la provincia, hasta junio de este año tenía un solo vuelo comercial diario conectando con la Ciudad de Buenos Aires. Logramos poner el segundo vuelo y está saliendo con una tasa de ocupación del 90 por ciento.

Entendemos que hay una demanda de al menos tres o cuatro vuelos que puedan conectar tanto Rosario como Santa Fe con la Capital Federal, más allá de la conectividad exigida con otros puntos del país.

Quiero referirme también a la infraestructura. Los dos principales aeropuertos de la provincia están en manos de la gobernación. Se ha desarrollado un plan de infraestructura, de inversión, de más de mil millones de pesos en el aeropuerto internacional de Rosario, con una nueva terminal e inversiones, tanto en el lado pista como en el lado tierra.

Adecuación de las calles de rodaje a la normativa OACI, ampliación de la plataforma de estacionamiento. Es idea de la provincia asumir la responsabilidad de inversión en estos aspectos, al igual que en el aeropuerto Sauce Viejo, donde ya se han abierto las licitaciones para el nuevo sistema de balizamiento. Se ha abierto la licitación para una remodelación de la infraestructura de la aeroestación y los primeros días de enero se está abriendo la licitación para la repavimentación total de la pista, de modo de dar confiabilidad a todas las aerolíneas que toquen los puertos de Rosario, como así también de trasmitir seguridad a todos los pasajeros que puedan utilizar nuestras aeroestaciones.

Por último, quiero mencionar que vengo a dar el visto bueno al establecimiento de nuevas rutas que conecten la provincia con el resto del país, siempre y cuando cumplan con los estándares de seguridad exigidos por los organismos internacionales y tengan un cumplimiento estricto de las leyes argentinas que regulan la actividad. Muchísimas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Jukic.

A continuación, representando al Aeropuerto Internacional de Rosario, va a hacer uso de la palabra el señor Roberto Bambini.

Sr. Bambini.- Hola, buen día. Ante todo quiero agradecer la oportunidad que nos dan a quienes somos parte de este particular aeropuerto que tiene la provincia de Santa Fe en la ciudad de Rosario, el Aeropuerto Internacional Rosario "Islas Malvinas".

Apelando a la celeridad en lo que se refiere al trámite de la audiencia, voy a completar algunos aspectos que el secretario de Transporte marcaba en el sentido de dejar de manifiesto la necesidad de crecer en el tráfico aéreo.

Según lo que escuchaba y lo que es de público conocimiento, el aeropuerto de Rosario ha crecido a nivel nacional a una tasa de aproximadamente un 6 por ciento en

689
A.N.A.C.
FOLIO
Nº 353

2016. Estamos creciendo a una tasa seis veces más alta que la media nacional. En 2014 transitaban por nuestro aeropuerto aproximadamente 240 mil pasajeros. Vamos a cerrar 2016 con un tráfico que excede los 500 mil pasajeros. Esto se debe sin duda a una mayor oferta, brindada fundamentalmente por Aerolíneas Argentinas pero también por la política implementada a través de la autoridad nacional de aplicación, la ANAC, en lo que refiere a la posibilidad de que nuevas aerolíneas de conexión internacional comiencen a transitar por nuestro aeropuerto. Hoy las compañías aéreas Copa, Latam y Gol regularmente transitan nuestro aeropuerto con un nivel de ocupación que oscila entre el 80 y el 82 por ciento en las cuatro compañías que mencioné.

Asimismo, el tráfico de cabotaje, de la mano de Austral y Aerolíneas Argentinas, en estos dos años vio crecer -sobre todo este último año- significativamente sus destinos desde nuestro aeropuerto. Hoy tenemos ocho destinos, que cubrimos con niveles de ocupación muy satisfactorios.

En definitiva, lo que planteaba el secretario de Transporte y que nosotros desde el aeropuerto de Rosario venimos a ratificar, es la necesidad de contar con mayor cantidad de frecuencias, con mayor desarrollo de rutas, de manera tal de que entonces esta demanda insatisfecha pueda ser satisfecha.

En lo que se refiere al acompañamiento que el gobierno de la provincia -a través de su Directorio en el aeropuerto internacional- espera hacer, el presupuesto de inversiones en el próximo trienio excede los 700 millones de pesos. Entre otras cosas, el gobierno de la provincia piensa desarrollar una ampliación en la aeroestación de aproximadamente 14 mil metros cuadrados, dividiendo el tráfico -que actualmente está en una sola estación aérea. Para quienes lo conocen, el lado norte en la actual estación está afectado a vuelos internacionales. Ahora habrá una ampliación de 14 mil metros cuadrados y quedará afectado exclusivamente a dichos vuelos. La actual aeroestación será afectada a los vuelos de cabotaje.

Asimismo, el crecimiento en plataforma supone llegar a ocho posiciones fijas con cinco mangas para tránsito de pasajeros, crecimiento en tres. Actualmente tenemos 250 o 254 posiciones de estacionamiento vehicular; lo llevaremos a unas 600.

El gobierno de la provincia, junto con la Municipalidad de la Ciudad de Rosario, tiene comprometido un nivel de inversión muy ambicioso en lo que se refiere a la infraestructura vial vinculada a los accesos, la ampliación de la traza de Jorge Newbery hacia la autopista Rosario-Córdoba y la duplicación de dicha traza, así como también la instalación de una estación ferroviaria en lo que son las cercanías del aeropuerto.

En definitiva, la presencia del aeropuerto de Rosario en esta audiencia tiende a ratificar la necesidad de aumentar el nivel de conectividad que necesitan algunos sectores -como los que están alrededor de nuestra ciudad- para poder hacer frente a la actual demanda insatisfecha.

Recordemos que el espacio circundante de aproximadamente 200 kilómetros que tiene la ciudad de Rosario en su influencia trae aparejado la presencia de una cantidad muy significativa de sectores que están acostumbrados a viajar y que históricamente debían hacerlo a través de la Ciudad de Buenos Aires, puntualmente a través de Ezeiza, dándose la paradoja hasta hace muy poco tiempo de que quien quería viajar a Córdoba debía venir a Aeroparque, o quien quería viajar a Mendoza debía también venir a Aeroparque. En definitiva, tal cual lo manifestó el secretario de Transporte, el aeropuerto va a estar a las alturas de las circunstancias apoyando la posibilidad cierta del incremento de rutas en la República Argentina. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Irigoin).- Muchas gracias, señor Bambini.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 354

Sigue el número 22, el señor Quiroga, pero ya hizo su presentación en forma adelantada. En consecuencia, convocamos al señor José Luis Foulkes, intendente de la Ciudad de Viedma.

Sr. Foulkes.- Buenos días a todos los presentes. Quiero expresar nuestro agradecimiento y nuestra satisfacción por participar aquí. No voy a agregar demasiadas cosas a lo que se ha expresado, pero sí quiero compartir con ustedes una frase que uso regularmente, que creo que sirve para estas audiencias públicas, y dice: soltemos el deseo de tener razón aunque la tengamos.

Me parece que esto es realmente muy importante y es satisfactorio que así sea para poder entendernos entre las distintas posiciones. Sin duda alguna, creo que estamos frente a la intención de crecimiento, estamos en crecimiento y queremos crecer, pero para esto la información es clave. De aquí surgirá necesariamente y responsablemente la información institucional y del gobierno, la información del sector privado y la información de los sectores de los trabajadores para poder tomar determinaciones. Lo que sí pido, en función de los habitantes que somos del interior también, es tener información para poder tomar decisiones claras y precisas y que nos dejen opinar. Esto me parece que es muy satisfactorio.

Nosotros somos una ciudad, como muchas otras del país, que tienen esa disyuntiva de no ser ni grandes ni chicas y necesitamos de este tipo de instrumentos para poder crecer y afianzarnos. Las pruebas están en que cuando se hicieron rutas poco atractivas y se pasó a rutas un poco más atractivas, subió el uso del aéreo en un 80 por ciento, tanto por parte de turistas como de habitantes. No hay duda de que aplicando inteligencia en el tema de las rutas y de las conexiones vamos a mantener la posibilidad de agrandar la torta y no de achicarla en este sentido.

Para nosotros, lógicamente, tener más conexión significa empleo, ni más ni menos; significa el desarrollo turístico, significa el desarrollo de eventos, significa el desarrollo deportivo, significa el desarrollo ambiental. También significa la posibilidad de tener conexiones institucionales y conexiones sociales como las que todos conocemos y que se han mencionado. Tenemos aeropuertos que pueden soportar muchísimo más tráfico que un solo vuelo por día y, en enero, vamos a tener un vuelo menos. Estamos con posibilidades.

Como dicen todos y lo de siempre, para ir a determinados lugares de esta bendita Argentina necesitamos viajar a Buenos Aires para ir hacia los otros lados. Las conexiones no solo involucran las rutas planteadas, sino que creo que tienen que seguir avanzando en ese camino para conectarnos hacia el sur, como decían recién. Nosotros para ir al sur también tenemos que conectar con Buenos Aires; lo mismo nos pasa para ir al norte.

Básicamente, son estas las cosas que quería decir. Agradezco la posibilidad de ser escuchados. Abogo por la inteligencia entre todos, porque creo que podemos encontrar soluciones conjuntas que nos hagan crecer y satisfagan también la necesidad que tenemos en el interior de estar conectados. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Irigoin).- Muchas gracias, señor intendente José Luis Foulkes.

Vamos a llamar ahora al número de orden 24, Juan Manuel Lavallén, del Comité de Facilitación Turística de la provincia de Salta.

Sr. Lavallén.- Buenos días, señores miembros de la Junta Asesora de Transporte Aéreo, demás autoridades presentes, funcionarios nacionales y provinciales, señoras y señores: me dirijo a ustedes en representación del Ministerio de Cultura y Turismo de la provincia de Salta a fin de exponer los motivos y razones que nos convocan a la presente audiencia pública, considerando de interés para la provincia y el pueblo de Salta el incremento de las frecuencias y rutas aéreas.

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 355

En tal sentido y continuando con la política referida de potenciar a la provincia como eje de integración turística nacional definida por el doctor Urtubey es que consideramos de suma importancia recordar y considerar algunas situaciones que han sucedido en la provincia en los últimos tiempos, en especial, en cuanto al crecimiento de las frecuencias y a la conectividad aérea que pudo obtener la provincia.

En tal sentido, consideramos que es una de las herramientas más importantes con las que contó la provincia de Salta para poder posicionarse como uno de los destinos líderes del país. En tal sentido y refiriéndonos a datos objetivos, considerando el período 2007-2016, podemos decir que las frecuencias se han incrementado un 78 por ciento, por lo que actualmente Salta dispone hoy de 107 frecuencias semanales entre vuelos de cabotaje y vuelos internacionales. Esto está marcando que en el presente año 2016 el Aeropuerto Martín Miguel de Güemes va a tener un año record en capacidad de personas transportadas, llegando a las 960.000 personas transportadas. Si lo comparamos con el período que acabo de mencionar, 2007-2016, nos da un incremento del 142 por ciento, es decir, recibíamos 397.000 personas.

La verdad es que esto sin duda es muy significativo y redunda en niveles económicos de la actividad turística provincial y, obviamente, en los servicios conexos. Por eso es que consideramos fundamental el poder afianzar la actual conectividad que logró la provincia con ciudades de nuestro país, como ser la ciudad de Rosario, Córdoba, Mendoza, Puerto Iguazú, San Carlos de Bariloche y Ushuaia vía Córdoba también, por nombrar algunos lugares de nuestro país, lo que ayuda sensiblemente a sostener una actividad que hoy genera 40.000 puestos de trabajo directos en la provincia, sin contar los puestos indirectos, facilitando el desarrollo de pequeñas localidades y poblados del interior de la provincia, donde el turismo se convierte muchas veces en la actividad fundamental del mismo. De esta manera, se puede observar el desarrollo de las economías regionales, que son de suma importancia para nuestra economía provincial y que redundan en el mejoramiento de la calidad de vida de los argentinos.

Por tal motivo, si estas frecuencias se vieran reforzadas o incrementadas, sin duda alguna podría continuar asistiendo a este crecimiento que tiene no solamente la ciudad de Salta capital, sino también al del interior de la provincia.

La importancia de la conectividad aérea en un país con una extensión territorial como la de Argentina requiere poder sumar en el marco nacional nuevas alternativas, como así también en el entorno internacional. Considerando la ubicación estratégica de Salta, en el noroeste del país, la posibilidad de iniciar nuevas rutas internacionales y conectarnos con el país vecino de Chile, ya sea a Iquique, como se hace actualmente en temporada, pero de manera permanente, o bien a Santiago de Chile, o bien la ciudad de Asunción del Paraguay, entre otras, o reactivar la ruta que existía hace años atrás de San Pablo-Salta y seguir potenciando la actual ruta Salta-Lima, continuarían siendo un factor clave para el desarrollo de Salta y la región sur de Latinoamérica, sin por ello olvidar la factibilidades de conexión con el resto del mundo a través de esas ciudades y logrando poder ingresar a través del norte de nuestro país a un montón de turistas de diversas partes del mundo, aprovechando también lo que es parte de nuestra cultura, lo que llamamos el Qhapaq Ñam, que es el Camino del Inca, que comienza en Perú y termina en Tucumán.

Esto tiene que ver con lo que es el desarrollo del pueblo salteño; esto tiene que ver con lo que decían muchos colegas en cuanto a que el turismo es desarrollo y llega a todas partes. Esto es así. Concretamente, las inversiones de hotelería crecieron un 65 por ciento en la provincia; esas inversiones que crecieron tal vez en tamaño o en metros cuadrados sí fueron más grandes en la provincia de Salta, pero en cantidad de

AVIAN Líneas Aéreas
PABLO ISOLA
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 356

establecimientos fueron mucho más grandes en el interior. Esto nos permite sostener y seguir hablando de que con el turismo se llega a todos los puntos de la provincia.

Actualmente, en Salta, como líder de destino turístico, están desarrollándose proyectos nacionales e internacionales de cadenas como Accor. Pero no solamente creció la hotelería, sino también los agentes de viaje. Hoy Salta cuenta con 177 agentes de viaje; creció el turismo de reuniones, crecieron los prestadores de turismo de aventura, creció la oferta gastronómica. Todo esto viene de la mano del turismo. Como decía la señora Testa, de la provincia de Mendoza, definitivamente es necesario tener conectividad para que el turismo pueda seguir desarrollándose. Definitivamente, para la provincia de Salta el turismo es más que importante porque representa el 7 por ciento del producto bruto interno provincial.

En cuanto al impacto social, ¿qué les puedo decir? Un poco lo que expresaba antes en el sentido de que consideramos que el turismo es de una transversalidad tal que el derrame del impacto se da alrededor de toda la provincia posibilitando mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos de los pequeños poblados que, con el crecimiento del turismo, pueden no emigrar a los grandes centros poblacionales sino desarrollarse en su lugar de origen, mantener sus orígenes, su cultura y generar fuentes dignas de trabajo en el lugar donde ellos son originarios.

Asimismo, luego de presenciar los alegatos del licenciado Gustavo Santos y del ingeniero Dietrich, y lo manifestado por los compatriotas de otras provincias, es que compartimos la importancia y la necesidad de poder en un futuro cercano contar con una mayor conectividad aérea que redunde no solamente en el crecimiento y beneficio para el turismo sino para todos los argentinos. Creo que es una oportunidad que tenemos por delante y sería bueno que entre todos podamos ponernos de acuerdo para seguir creciendo. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Irigoin).- Muchas gracias, señor Lavallén,

Invitamos ahora al número 25, señor Álvaro Barrionuevo, de Catamarca, si es que está. Posiblemente haya perdido el vuelo.

-No se halla presente.

Sr. Presidente (Irigoin).- ¿Señor Claudio Luciano Ilari, secretario de Estado de la provincia de Córdoba? Muchas gracias.

Sr. Ilari.- Señor presidente, señores miembros de la Junta, compañeros trabajadores, señoras y señores: estoy aquí para representar a la provincia de Córdoba en esta audiencia pública después de tanto tiempo.

Decía el ministro de Turismo que el turista no va a donde no pueda llegar. Esta frase fue formulada por la Organización Mundial de Turismo y refleja la importancia de la actividad aerocomercial e internacional para un país, región o destino.

Córdoba se ha instalado en la Argentina y en América Latina como uno de los principales destinos turísticos y uno de los elementos clave para alcanzar este posicionamiento fue y es su conectividad aérea. A la fecha, Córdoba cuenta con vuelos directos a trece destinos dentro del país y a nueve internacionales, convirtiéndose así en un aeropuerto o destino del interior del país importante. La creciente conectividad ha permitido que en Córdoba la llegada de turistas por vía aérea se haya incrementado, de 2009 a 2016, en un 71 por ciento. En 2016, el 18 por ciento de los arribos por vía aérea correspondieron a visitantes extranjeros.

Gracias a la ubicación geográfica de Córdoba, en el centro de la Argentina, y a su demanda aerocomercial, tanto receptiva como emisiva, Aerolíneas Argentinas ha ampliado en los últimos años las rutas de vuelo que, sin pasar por Buenos Aires, conectan a Córdoba con las principales ciudades del país. Otros destinos de la Argentina, desde Ushuaia a San Salvador de Jujuy, toman ventaja de Córdoba como

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 357

centro redistribuidor de vuelos. De esta manera, utilizando a Córdoba como conector, los argentinos recorren el país de norte a sur y de este a oeste.

Aerolíneas, como Latam, Copa, Gol, Sky y recientemente Air Europa, también conectan las principales ciudades de Latinoamérica con Córdoba, permitiendo de ese modo no solo la inserción de nuestra provincia en América y el mundo, sino también la posibilidad de que los turistas argentinos lleguen a Chile, Brasil, Perú, Paraguay y Panamá sin tener que pasar por Ezeiza.

El pasado 19 de diciembre se inauguró la nueva ruta comercial Madrid-Asunción-Córdoba que ya permite el ingreso directo de turistas europeos no solo a la provincia, sino a cualquier región central de la Argentina, sin tener que pasar por Ezeiza.

En este sentido, consideramos fundamental seguir ampliando nuestra conectividad hacia otros mercados estratégicos como América del Norte y Europa Central, así como también reforzar nuestra conexión con Centroamérica, como por ejemplo, con vuelos directos desde Córdoba hacia la ciudad de México y de Bogotá.

Es por todas estas razones expuestas que desde Córdoba consideramos fundamental el desarrollo aerocomercial con nuevas rutas y más frecuencias. Córdoba ya es un importante aeropuerto para el interior del país que funciona como centro distribuidor de vuelos para la aerolínea de bandera; esto es muy beneficioso tanto para Córdoba como para nuestros destinos en la Argentina. Así, con la inminente llegada de las nuevas aerolíneas al país, vemos en Córdoba un gran potencial de desarrollo como aeropuerto y destino del interior del país, ofreciendo a las aerolíneas la ventaja de nuestra ubicación estratégica, la infraestructura de la segunda ciudad más importante del país y los miles de profesionales altamente capacitados en el rubro.

Estamos convencidos de que el continuo desarrollo aerocomercial es un elemento clave para fortalecer el funcionamiento de Córdoba y de la Argentina en el mundo. Más y nuevos vuelos para Córdoba no responden a una política egoísta, por el contrario representan la apertura de una nueva puerta de ingreso a la Argentina que impactaría con más turismo, negocios y trabajo para todos los argentinos.

El turismo de reuniones se distingue como un segmento turístico absolutamente dependiente de la conectividad aérea, entre otros, plazas, hotelería, infraestructura para eventos, servicios, etcétera. La selección de la futura localización de un congreso depende en gran parte de la factibilidad que tengan los asistentes para arribar al destino. En la provincia de Córdoba, el turismo de reuniones es uno de los productos que más se ha desarrollado y crecido en los últimos años. Según el Observatorio de la Universidad Blas Pascal, del 2011 al 2015, Córdoba ha aumentado la cantidad de turistas asistentes a eventos en un 285 por ciento y el ingreso genuino por este rubro en un 571 por ciento. Solo en 2015, el turismo de reuniones generó ingresos en Córdoba por 2.024 millones de pesos representando para ese año más del 10 por ciento de los ingresos totales por la actividad turística de la provincia.

Este formidable crecimiento que ha tenido el segmento viene dado en gran medida a la evolución que ha tenido el destino de su conectividad aérea. Citando un claro ejemplo, en el ranking mundial de congresos internacionales de la Asociación Internacional de Congresos y Convenciones, del 2011 al 2015 la provincia de Córdoba ha escalado 47 posiciones. Hoy, el destino ocupa el puesto número 139 entre más de 407 en todo el mundo, dejando atrás a ciudades como Johannesburgo, Málaga, Quebec o El Cairo. A nivel internacional, entre 107 destinos, Córdoba se ubica en el puesto 30, compartiendo el lugar con Los Ángeles, en Estados Unidos, y con San Juan, en Puerto Rico, postergando así destinos como New Orleans, Ottawa, Guadalajara, Las Vegas y Porto Alegre.

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 358

En la Argentina, Córdoba se distingue como el primer destino del interior del país en congresos internacionales y eventos nacionales. Córdoba ha sido elegida para ser sede en 2019 como sede del CILA, el Congreso Internacional de Lengua Española. Este Congreso, en el que se ha trabajado durante muchos años, está haciendo que el gobierno de Córdoba en este momento esté iniciando los llamados a concurso para el diseño y adjudicación de un centro de convenciones en la ciudad de Córdoba que permita albergar a todos los turistas y a todos aquellos participantes del Congreso.

Si me permite, le voy a hacer saber una nota del señor gobernador de la provincia de Córdoba, el contador Schiaretti, que en horas más recibirá el ministro de Transporte de la Nación, ingeniero Dietrich. Dice así: "Cúmpleme dirigirme a Usted con motivo de la audiencia pública que se celebrará el próximo 27 de diciembre para analizar las propuestas de nuevos servicios aerocomerciales a desarrollarse en el país por parte de un grupo de empresas solicitantes.

En primer término, celebramos la disposición a desarrollar nuevos servicios y alternativas que promuevan la competencia del transporte aerocomercial en el país y posibiliten que la provincia de Córdoba y su ciudad capital como centro económico, cultural, industrial, comercial, universitario y turístico del país, y por ende, de gran atractivo para la realización de servicios de esta naturaleza, tanto nacionales como extranjeros, cuenten con compañías que incluyan a nuestra ciudad capital como destino o escala de sus servicios, circunstancia que no hace sino reconocer la importancia estratégica de nuestra provincia en el transporte aéreo y las vinculaciones internas e internacionales del país.

En tal sentido, vemos con particular agrado que las empresas proponentes tomen a la ciudad de Córdoba como su base operativa nacional e internacional, teniendo en cuenta la existencia de una capacidad tecnológica y técnica disponible en nuestro medio en materia de transporte aéreo e industria aeronáutica que es reconocida nacional e internacionalmente.

Sin duda alguna, conexiones internacionales directas de largo alcance de primera magnitud y servicios internos e internacionales a los países limítrofes y regionales de Sudamérica beneficiarán de manera significativa la llegada de viajeros de negocios, turistas locales y extranjeros y pasajeros en general, de manera de potenciar e impactar sobre todas las actividades provinciales.

El Aeropuerto Internacional Ingeniero Ambrosio Taravella, de la ciudad de Córdoba, cuenta con las instalaciones necesarias en la provincia. Se cuenta con personal capacitado de pilotos, tripulantes de cabina, mecánicos y técnicos con experiencia y formación apropiada, y con los institutos de formación y capacitación para el nuevo personal que se requiere, por lo que se dan las condiciones ideales y necesarias para el desarrollo de una nueva línea aérea en nuestra provincia.

Por otra parte, se cuenta con capacidad de bodega de carga local con salida directa de producciones locales agroindustriales, equipamiento y tecnología aptos para la utilización de las vías aéreas.

Todo ello redundará rápidamente en el crecimiento de la demanda de pasajeros y carga y permitirá un desarrollo equilibrado de transporte aéreo, hoy centralizado en los aeropuertos de Ezeiza y Aeroparque, dotando de un dinamismo a la actividad específica así como también a las vinculadas y conexas en un contexto de estímulo de la competencia.

Saludo al señor ministro con distinguida y atenta consideración, contador Juan Schiaretti." Gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Irigoin).- Gracias, señor secretario.

692
A.N.A.C.
FOLIO
Nº 359

Seguimos con el número 27, Guillermo Paats, vicepresidente 3° de la Cámara Argentina de Turismo y vicepresidente de FEDECATUR. Muchas gracias.

Sr. Paats.- Efectivamente, mi nombre es Guillermo Paats, represento a la Cámara Argentina de Turismo, soy patagónico, de la provincia de Chubut. La Cámara Argentina de Turismo representa a toda la economía del turismo en la Argentina.

Como Cámara Argentina de Turismo hemos trabajado codo a codo con el gobierno anterior y también estamos trabajando codo a codo con este gobierno, porque así nosotros interpretamos la democracia.

Hoy, representando a la Patagonia, el mensaje más que nada es para los gremios y, por supuesto, para el ministro de Transporte. Ya se habló de cifras, se habló de infraestructura, se habló del Norte. Entonces, ¿qué significa Patagonia? Patagonia significa que durante mucho tiempo nuestro tercer apellido fue y es Aerolíneas Argentinas. Obviamente, soy pasajero frecuente.

Yo también soy gremialista porque soy un laburante. No quiero pelearme con los gremios, quiero trabajar juntos para una Argentina mejor. Nuestros trabajadores, los que trabajan en Gendarmería, los que trabajan en Prefectura, los que trabajan en la esquila, en la pesca, en el petróleo, que son de Jujuy, que son de Bolivia, que son de Corrientes, que son de Entre Ríos, para viajar necesitan de tres a cuatro días en micro para ir, y de tres a cuatro días en micro para volver.

¿Ustedes conocen Lago Puelo? ¿Conocen el Valle del Río Manso? Lago Puelo queda en Chubut; el Valle del Río Manso queda en Río Negro. Del otro lado de la Cordillera, en la X Región, hay un millón de habitantes. Nosotros estamos a 6 kilómetros de la frontera. Ese millón de habitantes, y otro tanto que tenemos en mi patria, tiene que viajar vía Buenos Aires para cruzar la Cordillera. Antes, y les estoy hablando de 1890, todo se cruzaba por huellas atravesando la Cordillera. Ni qué hablar si nos referimos también a Malvinas. Y les aviso que soy un apasionado de la Patagonia, porque yo también soy pueblo originario. Mis antecesores, allá por 1690, llegaron en barco a la Patagonia. Con LADE, nosotros transportábamos a los maestros argentinos los días lunes y los traíamos los viernes. En las escuelas de Malvinas se enseñaba castellano. De hecho, tenemos algunas familias formadas entre isleños y argentinas y entre argentinos y alguna isleña. *(Aplausos.)* ¿Qué les hablo de la Antártida, entonces? Nosotros tendríamos que estar desarrollando ya con Chile todo el producto aéreo con la Antártida. Chile ya nos lleva una ventaja, pero no es una mala palabra para Chile, sino para nosotros porque no seguimos el ritmo de crecer juntos. Y cuando hablo de Chile, tenemos que crecer juntos en la parte aérea de la Patagonia y de toda la frontera argentina, desde Jujuy hasta el Territorio Nacional de Tierra del Fuego.

Para finalizar, voy a hablarles a los gremios desde el gremio de los usuarios. Nosotros, el gremio de los usuarios, que también somos laburantes, ya somos cautivos de los bancos, somos cautivos de las telefónicas, de los servicios públicos. No sigamos cautivos de las políticas aéreas que no nos dejan volar y crecer al interior federal. Animémonos. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Paats.

A continuación, el señor Daniel García, presidente de la Cámara de Turismo de Río Negro y de la Cámara de Turismo de Bariloche.

Sr. García.- Buenos días a las autoridades de la Mesa y buenos días a todos los asistentes.

Quisiera agradecer esta decisión de la ANAC y celebrar por esta nueva audiencia de apertura de rutas aéreas, que para la actividad turística es una muy buena posibilidad de manifestar nuestras necesidades y nos llena de optimismo cuando pensamos en el futuro también de nuestra actividad turística.

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C
FOLIO
Nº 360

Queremos desde nuestra provincia, Río Negro, desde mi ciudad San Carlos de Bariloche, y también como dijo Willy recién, desde la Patagonia en su conjunto, darle la bienvenida a las nuevas empresas saludando a la competencia, y les solicitamos que nos miren: la Patagonia en particular tiene para ofrecer una variada oferta de rutas y conexiones tanto nacionales como internacionales, con destinos como Puerto Madryn, Neuquén, Ushuaia, Esquel, Calafate, Las Grutas, Viedma, Bariloche, entre otras no menos importantes, que necesitan ser unidas. No se puede pensar en el desarrollo turístico de nuestro país sin conectividad, y más en nuestra Patagonia, donde los destinos están tan distantes el uno del otro.

El turismo en la Argentina requiere para ser competitivo mejorar su economía de escala, es decir aumentar la cantidad de pasajeros internos y externos, que viajen por el país y para esto resulta imposible solventar las inversiones necesarias con la cantidad de pasajeros actuales. Necesitamos más inversiones y para financiarlas también necesitamos más actividad.

Al reducir los costos de transportes incentivan a la gente a viajar. Ello nos permite aumentar la cantidad de pasajeros y mejoraremos en la productividad de todos los sectores relacionados al turismo. Porque cuando hablamos de turismo, turismo es hotelería, es comercio, es servicios conexos y también transporte, entre otros. Es decir que el impacto de un aumento en la cantidad de pasajeros aporta más competitividad a toda la economía del turismo.

En principio, las rutas aéreas necesitan de un volumen mínimo de pasajeros y hay rutas que hoy no lo tienen. Y no lo tienen porque los precios son muy elevados por la regulación existente.

Voy a citar a modo de ejemplo mi pasaje. Hoy, para yo poder concurrir tuve que pagar un pasaje de 11.700 pesos, y el vuelo estaba ocupado alrededor del 70 por ciento. Esa tarifa es la tarifa de un vuelo internacional Bariloche-Buenos Aires, Buenos Aires-Bariloche: 11.700 pesos.

Esta decisión ha afectado históricamente a Bariloche en la comercialización de nuestro destino. Atenta contra la competitividad, atenta contra sostener el empleo y frena el desarrollo turístico de nuestra ciudad y nuestros vecinos, porque recordemos que nuestro aeropuerto es regional: tanto Bolsón como la comarca andina y Villa la Angostura también se nutren de nuestro aeropuerto.

La caída de los precios automáticamente aumentará la demanda y permitirá cubrir otras rutas que hoy no son posibles.

En resumen, a nuestro entender los problemas son de escala y la caída de precios en los pasajes aéreos puede estimular el aumento de pasajeros y como consecuencia dotar de mayor conectividad a nuestros destinos.

La conectividad y las tarifas hoy son el principal escollo para crecer en función de la demanda de rutas aéreas que tiene nuestro país y, también en nuestro caso, nuestra querida Patagonia.

Sabemos que en esta audiencia se trata la aprobación de rutas ya solicitadas específicamente. Pero consideramos que es una muy buena oportunidad para comenzar a manifestar la necesidad de vuelo que tenemos en nuestra Patagonia porque es la que mayor sufre esta falencia teniendo en cuenta la distancia entre cada ciudad, más aún Tierra del Fuego con su condición de isla.

Hoy en día nuestra mayor necesidad es la interconexión con otros destinos en la Patagonia. Como se dijo anteriormente, hay ciudades en la Patagonia que no tienen conexión aérea con ninguna ciudad, aparte de Buenos Aires. Es decir que para conectar dos destinos en la Patagonia y en muchos casos dentro de una misma provincia hay que venir a Buenos Aires.

693
A.N.A.C.
FOLIO
Nº 361

La preocupación de algunos sectores, que es lógica, involucrados a desregular los cielos o incorporar las low cost pasan por el impacto que pudieran ocasionar sobre el empleo del sector. Nosotros entendemos que el mercado de transporte aéreo en la Argentina es muy pequeño, producto de la política aerocomercial. Todos los indicadores muestran que tiene un margen muy amplio de crecimiento, por lo que seguro se mantendrá el nivel de empleo en el sector, pero además estamos convencidos que el avance en la apertura de nuevas rutas mejorará sustancialmente el nivel de empleo de todos los demás sectores económicos relacionados a la actividad del turismo.

Muchas gracias por esta oportunidad. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor García.

Por la Asociación de Hoteles y Turismo de la República Argentina, tenemos varios representantes que espero que venga uno solo: el señor Aldo Elías o José Candioti o Gastón Casoy. ¿Hay algún representante?

-No se hallan presentes.

Sr. Moderador (Corcuera).- Bueno, creo que hemos llegado al momento en que empiezan a aparecer los ciudadanos particulares interesados en la lista de oradores. El señor Sebastián Pablo Jelusic, ¿Se encuentra? Adelante, señor Jelusic.

Usted tiene cinco minutos, como todos los particulares interesados.

Sr. Jelusic.- Van a ser menos.

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias.

Sr. Jelusic.- Buenos días a todos. Primero, quiero agradecer esta posibilidad de participar como particular interesado, como un ciudadano común de la Patagonia, pero también nos ha tocado trabajar en distintas cámaras y agrupaciones empresarias, y somos los que en el día a día capaz padecemos esa falta de conectividad en la Patagonia.

Vemos el caso de Chile -recién lo nombraba Guillermo, en Chubut, el ejemplo chileno-, donde ellos tienen muy solucionada la conectividad patagónica del lado chileno, las condiciones geográficas y orográficas también son distintas: capaz que hacer 200 kilómetros terrestres implican cinco o seis horas de tránsito cuando no te tenés que subir a una balsa. Pero vemos con esos mismos ojos la gran oportunidad que hay por ejemplo en la Patagonia de que existan no tanto estas grandes líneas aéreas sino líneas más chicas, líneas de 19 plazas, como lo hubo anteriormente años atrás y que hagan de conectividad entre las pequeñas ciudades de la Patagonia.

Dentro de esa lógica, si bien estamos relacionados con la actividad aeronáutica también en el sur, vemos la necesidad de infraestructura, donde fuera de los grandes aeropuertos no hay disponibilidad de servicios aeroportuarios, no hay disponibilidad de acceso a combustible. Cuando hablamos de líneas o de potenciales líneas de 19 pasajeros o menos ya no funcionamos con JP sino que funcionamos con Avgas y hay una deficiencia notable en el acceso a ese tipo de combustible, lo cual impide el desarrollo de esas pequeñas líneas también.

Pero yendo básicamente a todas las disertaciones de hoy -y coincido con todas ellas- una conclusión que uno podría decir es que todas las partes tienen razón.

Primero, los usuarios y la comunidad de viajar más, mejor, de forma más eficiente y sin negociar la seguridad, por supuesto.

Después, los Estados provinciales, de potenciar sus economías y continuar con el desarrollo de rutas y conectividad a través de HUBS regionales. Los trabajadores que ya están en el mercado aeronáutico, de nuevas oportunidades de crecimiento profesional y seguir mejorando las condiciones laborales.

Las empresas existentes, las que ya vienen con años de trayectoria, de seguir creciendo y desarrollarse y ¿por qué no? tener la prioridad en el desarrollo de esas rutas.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C
FOLIO
Nº 362

Y, finalmente, los nuevos inversores o estas nuevas empresas que solicitan rutas, de ocupar esos nichos y esas rutas complementarias cumpliendo las reglamentaciones vigentes, igual que los otros. Las reglas de juego son a través de la reglamentación, y me parece que son claras, y la aviación se caracteriza por eso.

Y finalmente tengo para decir -me parece, es una opinión personal- que el Estado nacional, junto con la autoridad aeronáutica, son quienes en conjunto deberían moderar este escenario para que sea un "ganar-ganar" de todas las partes en forma equilibrada.

Simplemente eso y agradeciendo el tiempo. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Jelusic.

Otro ciudadano particular interesado, el señor Carlos Zonza Nigro. ¿Se encuentra? Adelante.

Sr. Zonza Nigro.- Buenos días, muchas gracias a la Mesa y a toda la gente que se ha acercado a esta audiencia pública.

Hoy me acerco como un ciudadano más proveniente de Chubut, de Puerto Madryn, una ciudad que indudablemente se conoce por sus atractivos turísticos, pero también indudablemente por su industria, su aluminio, su pesca, y una provincia que es hoy productora de petróleo, la principal productora de petróleo a nivel nacional, en Comodoro Rivadavia y en toda su zona de influencia.

Me ha tocado en la gestión anterior del gobierno provincial ser ministro de Turismo de la provincia, y creo que esta posibilidad, cuando vimos hace algún tiempo atrás en el Boletín Oficial la solicitud de ingreso de nuevas líneas aéreas, la notamos como algo muy importante -por lo menos a mí me pareció así- porque encontramos por primera vez algo que venimos pidiendo, que nuestros destinos, que nuestra región patagónica, comience a ser protagonista desde la conectividad aérea.

Esta es una gran posibilidad, que nos permite empezar a conectarnos con el resto del país, a transformar definitivamente la Patagonia en un destino único a nivel mundial. Pero también me voy a poner en ciudadano común y mostrarles la preocupación que a uno le presenta ver la sobrepoblación de vuelos a algunos destinos.

Todas las empresas que se presentaron, menos Andes por supuesto que ya vuela a Puerto Madryn, el resto de las empresas buscan rutas muy similares, siempre las principales rutas, como Buenos Aires con Comodoro, que son rentables para cualquier línea aérea. Me gustaría que se ponga el énfasis en que a cada empresa que tenga una ruta rentable o de las más rentables en el país también se les exija volar a otros destinos en desarrollo, menos competitivos.

Hoy veíamos la foto del nuevo aeropuerto que va a tener Esquel, que hemos peleado mucho para que eso suceda. O el nuevo aeropuerto que va a tener Comodoro Rivadavia, en que una semana atrás comenzó la obra y también ha sido una pelea de muchos años, y hoy vemos que empieza a ser realidad.

Queremos que se cuide la línea de bandera, queremos que Aerolíneas siga siendo lo que se ha logrado, porque ese logro que se ha tenido en los últimos años con Aerolíneas significa que hoy estemos discutiendo esto.

Por eso, no confrontemos, vayamos por el mismo camino y logremos que definitivamente la Argentina dé un salto a la conectividad aérea de la región. Así que muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Zonza Nigro.

Vamos a hacer pasar a un expositor que estaba previsto presentar antes, así que le voy a pedir un poquito de paciencia al señor Lisandro Dellazuana, que luego entonces va a continuar.

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 363

Señor Oscar Ghezzi, presidente de la Cámara Argentina de Turismo. Lo esperábamos más temprano señor Ghezzi. Pero bueno, adelante.

Sr. Ghezzi.- Buenos días. Como presidente de la Cámara Argentina de Turismo, que es la entidad que nuclea a toda la actividad turística donde están comprendidos cada uno de los sectores que componen la actividad, donde no está ninguno de los sectores excluidos, tenemos todas las compañías aéreas formando parte de ella a través a JURCA, y también en forma individual como línea de bandera a Aerolíneas Argentinas.

Venimos a esta audiencia para ratificar un trabajo que venimos llevando adelante, que es lograr en nuestro país una real conectividad cuya necesidad es algo que abarca todo nuestro territorio. A través de los años conocemos la historia de nuestra compañía de bandera, hemos trabajado mucho en conjunto, la hemos potenciado y la seguimos potenciado día a día. Pero nuestro país en el transcurso de los años no ha avanzado en función de la conectividad lo que debe avanzar.

Es necesario conocer nuestra geografía integralmente, es necesario conocer las distancias integralmente, es necesario conocer la problemática integralmente, para ver que esta es una materia tremendamente pendiente en nuestro país para el habitante de cada una de nuestras provincias.

Uno ha desarrollado en la actividad privada en el norte, en Buenos Aires, en el sur, en la Patagonia, en Ushuaia, y sabemos que hay destinos donde la conectividad es conectividad o conectividad. Al haber pasado estos últimos años en que no nos hemos podido adaptar a la realidad del mundo, a la realidad de América del Sur, hemos quedado realmente postergados y hemos castigado a nuestro país haciéndole faltar la conectividad.

Nosotros históricamente -por eso expresaba recién- con Aerolíneas Argentinas mantenemos una gran relación, un trabajo conjunto. Y hemos luchado en los momentos en que se la ha vaciado y se la ha perjudicado a la compañía. Hemos sido los primeros que hemos estado públicamente al lado de la compañía y creemos que hoy, insertada en el mercado de la competencia, en el nivel que está prestando servicio, debe seguir compitiendo y debe formar parte muy importante de la conectividad en nuestro país, que lo viene haciendo en los últimos tiempos muy bien en la medida y ritmo que puede Aerolíneas.

Como entidad nosotros participamos en la Organización Mundial de Turismo, participamos en la Junta de Compañías Aéreas, y nosotros vemos lo que es el mundo. En el mundo, el transporte aéreo es hoy la realidad que marca el destino y crecimiento. Ya no es solamente las cargas, es el hombre individualmente en el desarrollo de su actividad de todos los días que necesita estar conectado. Y el crecimiento propio de la actividad turística en el mundo lo da la conectividad.

Hace un ratito estaba -y disculpen la demora- en una reunión del Ente de Promoción de Argentina en el Exterior, donde se presenta la realidad de la posibilidad que tiene nuestro país en cuanto a abrir mercados, la posibilidad que tiene nuestro país de estar realmente conectado. Cuando nos toca estar en los mercados del mundo, como por ejemplo en cada feria que participamos y vemos que hay por ahí que de un mercado como Inglaterra un solo vuelo hacia Argentina, de un mercado como París un solo vuelo directo a Argentina -y así podría enumerarles mercados en infinidad- eso no le da ninguna posibilidad de crecimiento a nuestro país en lo que se ha propuesto ser un destino turístico importante.

Lo hablo de los mercados lejanos como lo hablo de los mercados regionales como hablo de los mercados de nuestro país.

El crecimiento es imprescindible, y creo que en este crecimiento -como lo ha demostrado el mundo- conviven todos los actores. Debe estar el transporte terrestre, que

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 364

cumple una función espectacular en nuestro país. Debe recuperarse el transporte ferroviario cuando las condiciones así lo permitan y debe hacerse sólido el transporte de la conectividad aérea.

He podido estar con compañías que tienen su definición de venir a Argentina. He podido hablar en reuniones durante el transcurso de año con la compañía Norwegian, que tiene una definición para el futuro de venir a Argentina, de operar vía Londres y operar vía Estocolmo, lugares con los que tenemos conectividad, y poder implementar y pasarle a las autoridades de nuestro país su definición de inversión de una compañía que cotiza en la Bolsa, que tiene el capital y ustedes sabrán de la cantidad de aeronaves que posee, del desarrollo y el crecimiento que tiene, y de la posibilidad de que sea Argentina un destino para ellos con una inversión genuina en nuestro país y personal argentino.

Nosotros bregamos por eso, bregamos fuertemente por que las compañías que definan tengan el debido control de su inserción en nuestro país, que cumplan con todas las obligaciones, que tengan el respaldo necesario, pero la realidad nos marca que tienen que estar, tiene que ser la forma de conectarnos.

Me ha tocado vivir en un país conectado que estando en Ushuaia había que venir a Buenos Aires para volver a otro lugar de la Patagonia. Y así me ha pasado en distintos destinos. Hoy es impensable que este país siga de la forma que está hasta este momento sin la conectividad necesaria.

Y como digo, nadie reemplaza a nadie, todos forman parte de la posibilidad y necesidad que tiene nuestro país. Pero el habitante de nuestro país debe tener la posibilidad de la conexión, y debe tener la posibilidad de la competencia. Donde no existe competencia no existe el crecimiento, no existen mejoras en los servicios, no existe todo lo necesario para que este país, que se está preparando para ser un gran país desarrollando estrategias realmente importantes, no lo pueda consolidar y sea el transporte aéreo un inconveniente.

Así que creemos definitivamente en la conectividad. Estamos tan convencidos de su necesidad, y lo pensamos en cada habitante de nuestro país. Porque cuando uno viaja y ve la gente que no puede por ahí hacerlo, no tiene la posibilidad y queda en algún lugar, uno ve y sufre por ese habitante.

Cuando ve un comerciante que quiere desarrollarse, un empresario que tiene que hacer sus reuniones y el turista en general, la situación en que hoy estamos en nuestro país, creo que aceleradamente debemos producir el hecho que nos ponga otra vez en el concierto nacional y regional, porque cuando comparamos a nuestro país con Chile, lo comparamos con Perú, lo comparamos con Brasil, lo comparamos con Colombia, nos damos cuenta que las circunstancias han hecho que nos quedáramos. Hoy la proporción de habitantes que viajan en la compañía aérea es bajísima, más baja que en todos estos países que les he dicho.

Así que nos debemos como país esto y nos debemos como obligación ser los que estamos en la actividad privada y pública, controlar debidamente que se cumpla absolutamente con todas las responsabilidades y respaldo de la instalación de esto.

Les agradezco mucho. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Ghezzi, por su exposición.

A continuación, entonces, sí convocamos al señor Lisandro Dellazzuana, ciudadano particular interesado.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Entonces, señor Cirielli, por la Asociación Personal Técnico Aeronáutico. Dellazuana entonces no está. (*Manifestaciones.*)

A.N.A.C. 695
A.N.A.C. FOLIO Nº 365

Ya sé que el señor Cierielli está, pero antes de hacerlo pasar quería asegurarme que el anterior nombrado no estaba.

Adelante señor Cirielli. (*Manifestaciones.*)

Perdón, son 10 minutos, quédense tranquilos. Yo me encargo de eso. Adelante, señor Cirielli.

Sr. Cirielli.- Buenas tardes a la Mesa, a la JATA, buenas tardes a todos los presentes.

En un principio quiero agradecer a dos empresas, a American Jet y Andes, que hace años que están volando en la Argentina cumpliendo con todas las normas, y han soportado los distintos cambios económicos, y es por eso que hoy estoy contento de que estén aquí presentes pidiendo más rutas, pero han demostrado ya que su trayectoria pasó por cumplir con toda la normativa argentina vigente y ese es un mérito importante en este país.

Segundo, quiero cuestionar el hecho de hacer una audiencia pública sin tener preparada la infraestructura en el país. Hoy, para dar un ejemplo, los aeropuertos, y principalmente Aeroparque, no tiene más slots, no tiene más posiciones para abarcar mayor cantidad de aviones. Tal es el caso que Aerolíneas Argentinas. Para los Embraer ha armado en algunos casos HUBS en el interior del país como parte de su política, pero al principio lo había hecho porque no tenía lugar en Aeroparque. Si se ponen más empresas, pero previamente no se amplía la infraestructura, esto va a generar un mayor problema.

Lo mismo que con el caso del control de tránsito aéreo. Seguimos teniendo los equipos radares antiguos con intermitencias. Ayer se prendió fuego, hubo un incendio en la base de Morón por problemas de la infraestructura antigua y obsoleta. Como tampoco tenemos en la Argentina unos equipos de comunicación acorde a la tecnología actual. Son antiguos y obsoletos y esto hace a la seguridad del transporte aéreo.

Imaginémonos poniendo más aviones en el aire, con más congestionamiento y manejándolos con el mismo personal con falta de capacitación y con falta de infraestructura en tecnología. Esto es muy peligroso y hace a la seguridad aérea.

Con respecto principalmente a esta audiencia quiero manifestarles que la última que se hizo fue cuando yo fui Subsecretario de Transporte Aerocomercial en el año 2005, y en ese entonces ingresaron entre otras empresas Andes, LAN y Sol. Sol ya no está más entre nosotros, Sol cerró hace ya va a hacer un año; Andes sigue volando; y LAN, que en ese momento se comprometió a volar a todo el país y creo que a la mayoría de los destinos internacionales, la realidad nos dice que 11 años después, LAN, para dar un ejemplo, a la Rioja, a Catamarca y a La Pampa no va.

Y esto es para explicarles un poco a los secretarios de Turismo que estuvieron anteriormente, que ven en los pedidos que sus provincias, sus ciudades están contentas; pero al sector privado no les importa esos destinos que no dan rentabilidad. Van a ir solamente, como lo hizo LAN, a Córdoba, a Bariloche, a Ushuaia, a Iguazú, a los lugares donde dan ganancia. No les interesan esos destinos porque ellos sólo buscan el lucro.

Es por eso que hay que tener mucho cuidado cuando uno ve, como en el caso de Flybondi, que pide aproximadamente 100 destinos, porque a todos nos gustaría que volara a todos esos destinos. Como usuarios -hay que pensar también en el usuario- es importante, pero es parte de una mentira. Lo que buscan estas empresas es conquistar la voluntad de algunos inocentes que todavía les creen. (*Aplausos.*)

Con respecto a la carga, no hay ningún pedido de carga pura. Tucumán es una provincia donde en el mes de noviembre seguramente debe tener más de 600 vuelos de carga, y se la llevan LAN, Avianca, Holanda, varias empresas norteamericanas, pero

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C
FOLIO
Nº 366

ninguna empresa argentina. Esa debería ser una política de transporte aéreo en el país. (*Aplausos.*)

Y hay algo que me gustaría que en algún momento lo investiguen: ¿cuál es la solvencia y la procedencia del dinero de estas empresas que están pidiendo rutas? Porque no sea cosa que el día de mañana nos enteremos que están lavando dinero acá en la Argentina y que el dinero no es dinero de procedencia clara y donde no se puede investigar. Y qué pasaría, o qué haría la autoridad aeronáutica, si estas empresas una vez que se les otorgan las rutas, las venden y aparece una empresa multinacional mayor, importante, y se nos mete en el mercado local: ¿les va a permitir ingresar, se va a oponer, qué política el gobierno va a tener para frenar la posibilidad de que detrás de estas empresas que nadie las conoce aparezca una mucho mayor y se quede con el mercado argentino? Porque todos critican a Aerolíneas y Austral pero todos quieren venir acá a buscar el mercado de Aerolíneas y de Austral. (*Aplausos.*)

También hay unas reglamentaciones que son las LAR, que está impulsando la ANAC, no sólo esta gestión sino la gestión anterior, que es igualar hacia abajo las reglamentaciones aeronáuticas. Esto es un peligro para este país, porque las reglamentaciones en la Argentina son muy buenas y estamos a la altura de Brasil o de México, pero nos quieren igualar a las que tiene Bolivia o las que tiene Nicaragua o El Salvador. Y nosotros nos estamos oponiendo y le pedimos acá también a la autoridad aeronáutica que revea esa actitud porque la desregulación en las reglamentaciones aeronáuticas trae como consecuencia el peligro o la posibilidad de un accidente aéreo. Porque un accidente aéreo no ocurre solamente por lo que ocurrió en el último momento del accidente, sino que es la suma de la cadena de errores que tiene que ocurrir: si flexibilizan las reglamentaciones, ese es el primer paso, el primer eslabón de una cadena de eventos de un posible accidente aéreo. Es por eso que el tema de seguridad es fundamental para cualquier empresa que se quiere instalar en el país.

Nos oponemos a este cambio y flexibilización de las reglamentaciones aeronáuticas. Tenemos el caso de Lamia, donde voló el equipo Chapecoense, que es el mejor ejemplo de lo que no se debe hacer. Y acá en la Argentina ya tuvimos desregulación, ya tuvimos una empresa de bajo costo, donde el presidente decía que a él le gustaba jugar con los aviones y ganar dinero. Y estoy hablando de LAPA, que cumplió con todo lo que no se debe hacer en la Argentina en cuanto a reglamentaciones aeronáuticas. (*Aplausos.*) Porque tercerización, desregulación y flexibilización laboral fue lo que se impuso en la década de los 90, y fue la década de mayores accidentes aéreos en el mundo.

Todo el mundo va hacia una mejor regulación aérea y hacia los estándares superiores en cuanto a seguridad. Y acá en la Argentina los queremos bajar.

Y otro tema importante es el caso de Aerolíneas y Austral. Ustedes saben que nadie duda de cuánto quiero y cuánto defendimos, junto con todos los compañeros -aquí presentes afuera y en los lugares de trabajo-, a estas empresas. Todos conocen la lucha que tuvimos en el año 2001, que comenzó con la privatización de Aerolíneas y Austral, lucha y políticas de Aerolíneas y Austral que padecimos no solo los trabajadores sino el pueblo argentino cuando no llegaba Aerolíneas Argentinas a muchos de los destinos ni ciudades porque era privada y no le importaba llegar.

Ahora, que está en manos del Estado, ahora que cumple un rol social, ahora que está siendo saneada y mejorada, es cuando más la tenemos que defender. Si las provincias creen que van a poder tener conexiones sin Aerolíneas y Austral, están equivocadas, porque las privadas van a volar a las provincias que dan ganancia; el resto van a quedar incomunicadas y les van a tener que pedir al Estado que por favor vuelva Aerolíneas y Austral. *(Aplausos.)*

A.N.A.C. FOLIO 696 Nº 367

Quiero informarle a la autoridad del gobierno, a las autoridades políticas -y esto no es ni una advertencia ni una amenaza, es una decisión que tenemos nosotros- que no se metan con Aerolíneas y con Austral porque nos van a encontrar *(Manifestaciones.)*, no solo en la calle sino enfrentándolos a todos ustedes. *(Manifestaciones.)* Esto que les quede muy claro.

Es una decisión que tomamos nosotros hace muchos años. No vamos a permitir que ni este gobierno ni el que venga pretenda cerrar ambas empresas, flexibilizarnos o achicarnos para darles el mercado a las otras. Si quieren venir, que vengan, pero los vamos a resistir. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Cirielli. *(Manifestaciones.)*

A continuación, tiene la palabra el señor Luis Rizzi, particular interesado.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Sigue en el orden del día el señor Luis Ceriani.

Señor Ceriani, por favor, adelante.

Sr. Ceriani.- Buenas tardes.

En primer lugar, quiero agradecer y decir que obviamente vemos con beneplácito la realización de la audiencia pública, sobre todo porque significa el crecimiento del tráfico aerocomercial y una instancia necesaria para ese crecimiento, que es algo que para quienes estamos vinculados de una u otra manera con el sector -al que queremos tanto, como mucho se dijo- realmente es muy importante, para el desarrollo del país, el desarrollo regional y económico de la Nación.

De todas maneras, hemos tenido una historia bastante traumática, con distintas situaciones. Evidentemente es un negocio que no ha podido prosperar satisfactoriamente en la Argentina, y por eso tenemos niveles de demanda tan bajos como los que existen. El rol del Estado es muy importante a la hora de tener cuidado y llegar con la regulación y el control adecuado como para que ese crecimiento sea verdaderamente sostenible.

Del análisis de los expedientes que estuvimos viendo, de los tres casos de startup existentes, hay dos en particular –el de Flybondi y Alas del Sur- que estimo no tienen las garantías suficientes como para cumplir operacionalmente con lo que proponen, sobre todo desde el punto de vista financiero. No hay una garantía desde el punto de vista financiero, como sí la hay en el caso de Avian, que efectivamente dentro de la documentación incluye una garantía. En los dos casos anteriores no hay una garantía de que puedan sostener financieramente el plan que proponen.

Como sabemos, el startup de una compañía aérea necesita un esfuerzo financiero verdaderamente superlativo, sobre todo porque el primer año -hasta que los mercados pueden madurar y la marca puede instalarse- la necesidad de financiamiento es cuantiosa y, por lo tanto, resulta necesario o deseable que esas garantías se exhiban.

En el caso de Avian concretamente, lo más preocupante desde mi punto de vista es el hecho de que no es otra cosa que una subsidiaria de Avianca. Esto implica que una empresa extranjera empiece a operar y explotar cabotaje en la Argentina. Para mí, esta es la extranjerización del cabotaje, y como tal es algo incluso peor que una política de cielos abiertos.

Lamentablemente, nuestra legislación tiene una serie de lagunas por las cuales estas situaciones pueden llegar a darse; esto claramente hoy en día no es ilegal, pero incluye o conlleva el peligro de generar una extranjerización del cabotaje.

En un mercado aerocomercial mundial donde hay una fuerte tendencia a la concentración -las aerolíneas en el mundo tienden a la concentración-, es muy difícil pensar que Aerolíneas Argentinas y Austral puedan competir en condiciones de igualdad con grandes aerolíneas extranjeras, y no lo digo por el caso de Avian sino por el precedente que significa y la real perspectiva de que Aerolíneas tenga que competir

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 368

con grandes aerolíneas, con redes mucho más grandes, con operaciones con escalas mucho más grandes, con las cuales probablemente evidentemente tendrá una competencia desigual. Además, no estará amparado por la normativa, ya que la normativa tiene esas deficiencias. En ese caso, lo vemos con una profunda preocupación. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Ceriani.

A continuación, por la Unión de Aviadores de Líneas Aéreas, ¿quién se presenta? Teníamos a varias personas. ¿El señor Genaro Trucco?

Adelante, señor Trucco.

Sr. Trucco.- ¿Qué tal? Muy buenas tardes señor ministro, señor administrador, miembros de la Junta, autoridades y compañeros presentes.

Sr. Moderador (Corcuera).- Perdón, tiene 10 minutos, no 5. Es una institución. Adelante.

Sr. Trucco.- Gracias.

Desde la Unión de Aviadores -sindicato que representa a los pilotos de Austral Líneas Aéreas, empresa del Estado-, como representantes deseamos resaltar que siempre vamos a fomentar el crecimiento de la actividad aérea, dado que esto repercute en el trabajo. Pero queremos dejar algo en claro que como asociación sindical también, en la búsqueda de las mejores condiciones laborales. Nosotros siempre vamos a buscar un mejor trabajo; trabajo simplemente no siempre es la solución.

Nos preocupa observar la presentación de algunos operadores que anuncian muy livianamente la modalidad de operación en la Argentina de lo que se conoce como low cost. Para todos quienes conocemos la actividad aérea, low cost, en el mundo y acá, significa precarización laboral, degradación de la seguridad aérea, accidentes, pérdida de vidas; y cielos abiertos resulta ser un sinónimo también en esta materia, dado que conlleva degradación de las condiciones laborales, falta de control efectivo e impacto en la seguridad.

Como trabajadores y como sindicato representativo de los pilotos de Austral Líneas Aéreas no vamos a permitir la pérdida de las condiciones laborales en ninguna de estas modalidades, ya que estas condiciones laborales se han conseguido con mucho esfuerzo a lo largo de muchos años.

Respecto de la audiencia que nos convoca en este momento, desde la UALA hemos dejado formal constancia a través de un escrito las múltiples observaciones e impugnaciones detectadas sobre las empresas postulantes, ya que en algunos casos se demuestra claramente la falta de requisitos y capacidad operativa, técnica y financiera. Ya los anteriores expositores han ampliado al respecto y estamos en la misma sintonía.

Quiero mencionar en general que el Estado argentino cuenta con un grupo de empresas recientemente estatizado, integrado por dos líneas aéreas de bandera, Austral Líneas Aéreas y Aerolíneas Argentinas. Ambas cumplen el rol estratégico y soberano de interconectar el país y la región, posibilitando el desarrollo de las economías regionales; fomentar el turismo; regular la actividad aérea; generar millones de fuentes de trabajo directa e indirectamente, llegando a todos los rincones de la República Argentina, transformándose así en una herramienta fundamental del diseño y desarrollo aerocomercial de la Argentina. Ciertamente el Estado debe seguir utilizando esta herramienta y ampliar así la conectividad con este recurso.

Ambas empresas estatales cuentan con posibilidades de expansión genuina, con rutas otorgadas y operadas plenamente. Tienen además una flota de aeronaves totalmente operativas, sumado a una mano de obra altamente calificada y entrenada que es un ejemplo para la región.

697
A.N.A.C.
FOLIO
Nº 369

Como indicadores de esta realidad podemos resaltar los últimos resultados del análisis de la industria, que posicionan a estas dos empresas -Aerolíneas Argentinas y Austral- como las más puntuales, con mejor servicio y con los más elevados estándares de seguridad en el mercado.

Todo indicaría que el crecimiento del área debería ser iniciado con las empresas nacionales existentes, y solo en caso de imposibilidad de prestación del servidor por limitaciones de capacidad operativa debería darse ingreso en las mismas rutas y bases operativas a empresas externas nacionales.

Más allá de los requisitos de reciprocidad y demás preceptos emanados de las reglamentaciones en materia aeronáutica y de concesión de permisos, el otorgamiento de rutas está íntimamente relacionado con la utilidad pública, utilidad pública que ciertamente no se vislumbra en el intento de otorgar beneficios y concesiones de rutas a empresas de dudosa capacidad y que bien podrían ser explotadas por las líneas aéreas de bandera. En su defecto, si lo que se busca es la utilidad pública, deberían otorgarse a las empresas solicitantes -sobre todo las de capitales externos- solo las rutas que no pudiera cubrir la línea aérea de bandera, o bien exigirles que cubran -como contraprestación- rutas beneficiosas para la población argentina y no solo las que signifiquen rentabilidad para ellas, ya que de no mediar este sentido de equidad solo se pone en desventaja a las empresas propias del Estado -Aerolíneas Argentinas y Austral-, que ciertamente brindan un servicio público en rutas de baja o ninguna rentabilidad pero que resultan de vital importancia para el desarrollo del país. De lo contrario, no sería competencia sino otorgamiento de prebendas por falta de exigencias de estilo.

Es parte de la función de la administración cumplir con el rol del Estado. Eso implica trazar políticas estratégicas en materia aerocomercial para cumplir con las necesidades de la población. Entendemos de este modo que la obligación de la administración es planificar el crecimiento de las líneas del Estado, ya que ellas realmente cumplen con el paradigma del servicio público, además de generar numerosas fuentes de trabajo genuinas que nutren la economía local, todo ello sin tener necesariamente fines de lucro.

La contrapartida son empresas que en su llegada al mercado solo van a optar por realizar servicios rentables buscando beneficio económico y no social y, en la mayoría de los casos, llevándose los réditos a arcas extranjeras en el exterior del país. La experiencia también nos indica que ante la menor vicisitud o menoscabo de la rentabilidad, estas empresas se retiran del país liquidando activos y llevándose todo el valor nuevamente al extranjero, dejando baldío el servicio y la plaza laboral. A nuestro entender, no es una planificación estratégica acertada.

Otro punto a resaltar es la utilización adecuada de los aeródromos. Alguno de los operadores solicita operar con base en el aeroparque Jorge Newbery, el cual, a sabiendas de la autoridad de aplicación, se encuentra colapsado en espacio y capacidad operativa. Operar desde una base que ya está superada en su capacidad para alojar aeronaves y planificar servicios no puede ser considerado, ya que no solo estas empresas no van a poder hacer uso adecuado del aeródromo sino que, de ingresar al circuito, entorpecerían las operaciones de las empresas que actualmente utilizan esta base para desarrollar su actividad prevista.

Las otras empresas solicitan operar desde aeródromos como El Palomar, el que claramente no se encuentra en condiciones de infraestructura como para llevar a cabo las operaciones que se solicitan. Además, estas empresas le requieren al Estado la adaptación de los mismos. Esto arroja una múltiple impugnación, no solo porque no pueden hacer uso adecuado de los aeródromos sino que no se demuestra con su pedido estar en condiciones técnicas o financieras de llevar a cabo los servicios para los cuales

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C
FOLIO
Nº 370

están pidiendo la concesión, además de estar exigiéndose al Estado -nacional, provincial o municipal- subvenciones o aportes indirectos en favor de una empresa privada.

Como cierre, deseo resaltar que Austral Líneas Aéreas y Aerolíneas Argentinas se encuentran, luego de un largo proceso de solidificación, en condiciones de aumentar su capacidad operativa a discreción. El grupo cumple con el servicio de mayor calidad del mercado en materia de seguridad, puntualidad y prestación del mismo. Las posibilidades de crecimiento son claras y operativamente solo están limitadas por la cantidad de aeronaves y espacios designados, lo que solo puede acrecentarse con la decisión ejecutiva de llevarlo adelante. Esto se ha logrado gracias al aporte del pueblo argentino y al trabajo denodado de los empleados de Aerolíneas Argentinas y Austral. Ha llevado muchos años volver a poner al grupo de bandera en el lugar de calidad en el que hoy se encuentra.

El ingreso de operadores, en clara desigualdad para las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral, desvalorizará seguramente el esfuerzo realizado, volviendo atrás obligadamente en puntos ganados con el sacrificio de todos. No vemos sentido a este accionar, ya que realmente el grupo de bandera es una herramienta genuina y eficaz para prestar servicio público y actuar en beneficio del Estado, tanto en materia económica tangible como en aspectos intangibles pero esenciales para el desarrollo de un país.

Por todo lo expuesto, desde la Unión de Aviadores de Líneas Aéreas solicitamos se analicen los argumentos expuestos por esta Unión, rechazando todas aquellas solicitudes de rutas a empresas que incumplan con la normativa y/o legislación vigente o puedan interferir con los intereses de las líneas aéreas de bandera, Aerolíneas Argentinas y Austral. Además, solicitamos que se postule y ordene como sugerencia resolutiva el crecimiento estratégico en el plano aeronáutico de las líneas aéreas de bandera, Aerolíneas Argentinas y Austral, las cuales prestan un servicio esencial para la Nación. Nada más. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias, señor Trucco.

Señor Trucco: una preguntita solamente. Usted mencionó en su alocución que había un material que dejaba.

-El señor Trucco acerca documentación a la mesa de autoridades.

Sr. Moderador (Corcuera).- Es para la mesa de Secretaría. Se lo entregamos.

Cualquiera de los expositores puede hacer lo que hizo el señor Trucco, entregar material para que ingrese en el expediente de esta audiencia. Cabe recordar esto.

A continuación, como me dicen que el señor Di Giambattista no se encuentra presente y el siguiente expositor, por la Unión Tranviarios Automotor, Rubén Domínguez, no va a hacer uso de la palabra...

No nos dijeron todavía su nombre.

Lo debería haber comunicado antes.

Sr. De Manuele.- Buenas tardes, primero.

Sr. Moderador (Corcuera).- Buenas tardes.

Sr. De Manuele.- Comuniqué el nombre hace unos minutos al personal.

Sr. Moderador (Corcuera).- Fantástico. Cuénteme quién es usted.

Sr. De Manuele.- Soy Abel De Manuele, asesor de la Unión Tranviarios Automotor.

Sr. Moderador (Corcuera).- Perfecto. Muchas gracias. Adelante, señor.

Sr. De Manuele.- En primer lugar, quiero agradecer a las autoridades aquí presentes.

Quiero además resaltar y reafirmar lo que significa una audiencia de estas características e, independientemente de lo que ella significa, fundamentalmente lo que

698
A.N.A.C.
FOLIO
Nº 371

implica para un proceso democrático y participativo la posibilidad de discutir lo que puede ser mejor para el interés general, el interés de los argentinos.

Quiero decir que también sería deseable que, con ese mismo punto de vista, aquellas cuestiones que puedan plantearse aquí -más allá de que no estén de acuerdo con las autoridades o que sean un cuestionamiento- para la salud del procedimiento sean tenidas en cuenta y valoradas como tales y que esto no sea solamente la formalización de una decisión política ya adoptada. Quiero plantear esto como un simple deseo de nuestra organización.

También quiero manifestar la solidaridad de la entidad sindical que represento con los compañeros de las organizaciones sindicales de la actividad que hoy están aquí presentes y también preocupados por el curso de estos acontecimientos. *(Aplausos.)* Con todos ellos, la Unión Tranviarios Automotor ha forjado la preocupación por el transporte del país a través de lo que es la Confederación Argentina del Transporte, la CAT.

Viendo un poco la evolución de las propuestas, de los debates a esta altura de la tarde, y lo que ha sido la presentación del proyecto, antes de referirme al mismo quiero mencionar que se visualizan dos situaciones totalmente disímiles, podríamos decir enfrentadas o antagónicas.

Por un lado, hay un manto de duda, de muchos de quienes han venido a plantearlo -a lo que también nosotros nos sumamos-, sobre el origen y la capacidad técnica de las empresas. No somos los más autorizados, pero queremos decir algunas cosas al respecto sobre la posibilidad de cumplimiento efectivo de aquello que se viene a anunciar y aquellas rutas que se pretenden realizar, la operatividad, la infraestructura, un montón de dudas que tenemos quienes estamos escuchando las propuestas o cuestiones que no vemos claras.

Por otro lado, encontramos cierto optimismo o bondades e ilusiones -que pueden ser justas, y no quiero agredir a nadie-, pero recién le decía a algunos compañeros presentes que pareciera que hubiera millones de pasajeros esperando con la valija para subir a los aviones. *(Aplausos.)* No nos engañemos. Eso no ocurre. No están los pasajeros.

Y quienes van a venir a cubrir esas rutas lo van a hacer únicamente, como decía el compañero Cirielli, con ánimo de lucro, haciendo lo que les interesa y no por el interés general y de los argentinos, cuya función corresponde al Estado. Eso es lo que venimos a reclamar.

También venimos a reclamar que no nos olvidemos de los errores del pasado. Tengamos memoria. Hace 20 años yo era un joven, y recuerdo que todos los días nos mencionaban los millones que perdía por día el ferrocarril. Hoy estamos padeciendo esa desgracia. Estamos añorando que vuelva el ferrocarril. En aquel momento nos vendían los mismos espejitos que tal vez nos pretenden vender hoy. *(Aplausos.)*

En materia aeronáutica, pasaron muchas líneas aéreas -no hace mucho tiempo atrás- que venían a cubrir necesidades similares a ésta, o con propuestas similares. ¿Dónde están? Están quebradas. Muchas fueron producto de tragedias en la historia argentina. Los compañeros aeronáuticos lo saben perfectamente. No hay nada que encubrir, señor presidente.

Creemos que estamos en presencia de un proyecto que viene con una pantalla -del progreso, la accesibilidad, la eficiencia-, y nadie se puede oponer a eso. Nadie se puede oponer al progreso, pero detrás de eso tenemos que discutir otras cuestiones. Pretendemos que se discuta que esto tiene que ser producto de un debate y del consenso de todos los sectores interesados de la vida argentina.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 372

Esto traerá víctimas. Traerá efectos colaterales. Después no nos quejemos cuando se produzcan esos efectos y algunas de estas empresas ya no estén. *(Aplausos.)* Eso es lo que creemos que se debe evaluar. Queremos que esto sea producto de un debate de todos quienes participan en el ámbito del transporte.

El transporte aéreo no es el único transporte que existe en el país. Hasta el día de hoy muchas de las ciudades que se nombran, donde no llega el avión, estaban unidas por los ómnibus que desde hace décadas transportan a los ciudadanos argentinos.

Esta devastación que se pretende traerá distintas consecuencias, porque los aviones van a unir ciudades troncales e importantes y ninguna de las nuevas líneas aéreas se pide para ciudades chicas o que tienen una cantidad no muy significativa de pobladores.

¿Quiénes van a trasladar a esos habitantes cuando ya hayan destruido el sistema de transporte por ómnibus, cuando el ómnibus que va desde las ciudades importantes y troncales no haga más las intermedias? Nos preguntamos quiénes van a hacerse cargo de esto. ¿O van a ir a un transporte precario que no cumpla con las mínimas reglas de seguridad y condiciones de trabajo?

Todas estas son preguntas que nos venimos a hacer y para las cuales no tenemos respuestas. Esta es la inquietud que quiere transmitir la Unión Tranviarios Automotor.

En definitiva, lo que venimos a proponer es, en primer lugar, rechazar el proyecto en los términos en que está. No se han evaluado los costos y nuestra actividad tendrá costos significativos que serán colaterales a esto que se puede imponer. Nadie pensó en que hay 22 mil trabajadores en nuestra actividad que estarán en peligro. No todos, pero una parte importante. Hay empresas de capitales nacionales -que no voy a defender yo; están ellas para defenderse- que estarán en juego ante capitales desconocidos que vienen del extranjero. Esto tampoco lo evaluamos.

Entonces, me parece -o le parece a la Unión Tranviarios Automotor- que es necesario discutir un proyecto de transporte integral como política de Estado. El transporte es un servicio público y, como todo servicio público, necesita de una discusión de todos los sectores interesados de la comunidad en general para definir cuál es el verdadero sistema de transporte, cómo van a actuar en ese sistema de transporte todos los sistemas y subsistemas que lo integran.

No es solamente el aéreo, es el terrestre de transporte de personas y de carga. Tenemos el transporte de trenes y el pluvial. Si no definimos, en el contexto de la totalidad, cómo se integran, cómo se coordinan, cómo se alternan unos con otros y se complementan en esa prestación, lo único que hacemos es poner parches. Vamos a traer locomotoras sin rieles, vamos a traer líneas aéreas que nos dicen que van a traer cierta cantidad de aviones y no sabemos si tenemos la infraestructura necesaria para que vengan ni si vendrán o no vendrán.

Creo que, dada la seriedad que merece la discusión -porque estamos en presencia de un servicio público, de la defensa de las condiciones de trabajo, de la dignidad y de las fuentes de trabajo, y también del interés general que todos vienen a defender, lo que me parece correcto-, debemos discutir cómo integrar todos esos modelos de transporte. No es solamente una cuestión de defensa sectorial o territorial de a quién le conviene o no que llegue el avión. El avión puede llegar, pero debe haber también capacidad económica, prestación. No pasa simplemente por esperar alegremente que las nuevas líneas aéreas nos vengan a salvar.

Simplemente esto quería decir. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias, señor De Manuele.

A continuación, por la empresa Derudder Hermanos S.R.L., el señor Román Alberto Uez.

A.N.A.C. FOLIO Nº 373

Adelante, señor Uez.

Sr. Uez.- En primer lugar, quiero ratificar todas las presentaciones que ha hecho mi empresa por escrito ante el organismo y decir que tienen plena vigencia y no son desacreditadas por mi actual exposición.

En segundo lugar, quiero remarcar el hecho de que esta audiencia pública, después de los doce años de kirchnerismo que hemos vivido, me causa una profunda tristeza, dado que pensé que con la llegada de alguien diferente al poder, como es la fuerza Cambiemos, iba a haber un cambio en la forma de articular las políticas de transporte.

La verdad es que cambió la orquesta, pero la sinfonía es la misma. La sinfonía es la imposición, la soberbia, el autoritarismo, el desconocimiento de la verdad, la falta de transparencia, la falta de información, el ocultamiento de las cosas que son evidentes a través de esto, que para mí en cierta forma es una farsa organizada. Esto desde el cambio de sede de la audiencia -lo que me parece un hecho grave, dado que es casi intimidatorio hacerlo en el Teatro de la Ribera, en sede del barrio de La Boca, donde hay una ostensible influencia del club Boca Juniors, que tiene conocidos lazos con el presidente de la Nación y sus amigos- hasta la forma en que se distribuyó la información y aprobó esta audiencia pública. *(Aplausos.)*

Todos los presentantes tienen serias deficiencias que ustedes, como organismo de control, no pueden desconocer. Ustedes no podrían haber llamado nunca a esta audiencia pública, porque ninguno tiene la solvencia económica para tener una línea aérea en operación, ni la cantidad de pilotos -porque no existen 3.000 pilotos como dice Flybondi- con la cantidad de horas de vuelo para salir a volar, ni tampoco existe la capacidad aeroportuaria para poder entrar a volar en la zona del aeropuerto de Ezeiza y de Aeroparque nuevas líneas aéreas. *(Aplausos.)* Y ustedes lo saben; han llamado a audiencia pública con el solo fin de hacer pasar un elefante dentro de muchos elefantes y engañar a la población en general.

Esta es una maniobra orquestada desde el gobierno nacional a través de la gente que comanda el señor Lopetegui para generar la forma de degradación gradual y progresiva de Aerolíneas Argentinas, de Austral y del transporte de larga distancia de pasajeros. *(Aplausos.)* En eso se enmarca la salida de la señora Isela Constantini de la presidencia, en eso se enmarca la presentación y la realización de esta audiencia pública que nunca debió haberse realizado, porque los requisitos técnicos no están cubiertos. El plan maestro de rutas de interés nacional no se revisa desde el año 86 u 87, o desde el año 94, no recuerdo. No ha habido articulación entre el transporte de larga distancia ni ha habido articulación con los trenes.

Rescato lo que dice el compañero de UTA en el sentido de que acá deberíamos estar discutiendo por primera vez en la Argentina, después de doce años de autoritarismo y de soberbia, un plan nacional de transporte serio; que no vengan a prometer espejitos de colores los secretarios de Turismo acá, seguramente incentivados por el Estado nacional a venir a contarnos lo que es cada una sus provincias, cuando acá lo que se discute es la capacidad de los señores que vienen a querer operar empresas aéreas... *(Aplausos.)* ...que terminan como LAPA, como Sol y como muchas empresas más, dejando millones de muertos y desocupados. Los trabajos que se van a crear con esas falsas empresas aéreas le van costar 5 o 6.000 despidos al sector de larga distancia y otro tanto a Aerolíneas y a Austral. No engañen a la gente. *(Aplausos.)*

El ministro de Transporte fue a Tucumán a inaugurar una aerolínea privada subsidiada y en la propia audiencia se sentó al lado de uno de los señores que vienen a proponer acá una línea aérea que no tiene ningún capital para hacerse cargo. *(Aplausos.)* No se puede trabajar con semejante grado de irresponsabilidad, porque el día que haya

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 374

un accidente aéreo -como pasó con De Vido y los trenes por la falsa política ferroviaria que se implementó y que terminó con el accidente de Once-, los responsables van a ser ustedes, el señor ministro de Transporte y el presidente de la Nación que las dejó entrar. Ni qué hablar de las irregularidades administrativas. ¿Cómo puede ser que se presente un señor que es ciudadano boliviano, que tiene domicilio en Brasil y que reside en Ecuador? Tiene pasaporte de Brasil y reside en Ecuador y es el principal accionista de una empresa aérea.

Esto es el desembarco de Avianca, que junto con Lan, quieren ser el cajón mortuorio de Aerolíneas Argentinas, quieren desmantelarla de a poco porque es lo único que les queda en Latinoamérica para quedarse con todo el transporte latinoamericano de carga y de pasajeros. *(Aplausos.)*

Lo más triste es que todos en esta audiencia -porque pidieron vista de los expedientes- lo conocen y nadie se animó a decirlo. Todos lo dijeron a medias tintas. El único que habló bien fue el compañero de APTA, el señor Cirielli; los demás, sabiendo todo el mundo el total de los expedientes, nadie dijo nada. Entonces, la verdad es que espero que garanticen mi seguridad a la salida de acá y que ninguno me toque un pelo, más allá del pantalón que me rompí por el lugar donde hicieron la audiencia que ni siquiera está en condiciones. *(Aplausos.)*

Pido disculpas por la vehemencia, pero la verdad es que a mí me costó el kirchnerismo muchos años de salud y de mi vida. Yo terminé denunciando penalmente al ministro Randazzo en una causa que en algún momento voy a conseguir que la Justicia me dé la razón. He denunciado a funcionarios de él, como el señor Eduardo Sícaro, que se ha empeñado en destruir el transporte de larga distancia a través de diferentes tipos de medidas. Y lo voy a seguir haciendo con este gobierno -y esto no es una amenaza- si ustedes siguen violando sistemáticamente la normativa, como es la ley 19.030 y el plan maestro de rutas de interés nacional, en pos de beneficiar a gente que no tiene los más mínimos requisitos para poder entrar en el transporte aéreo.

Es una situación vergonzante que debe ser analizada y que espero que ustedes reflexionen y no dejen a merced de capitales extranjeros los puestos de trabajo que se van a ganar, por un lado transitoriamente, y se van a perder para siempre en otros lugares. La falta de discusión en esto y la falta de debate técnico están marcadas hasta por el día en que han fijado la audiencia. Hacer una audiencia el 27 de diciembre, cuando todo el mundo está tratando de vivir en paz en vacaciones, y poner en jaque a cientos de familias, no solo es un acto de impericia administrativa, sino de tremendo mal gusto para todos los personajes que estamos involucrados en el área. *(Aplausos.)*

Después no vengan a decir que son el gobierno del acuerdo, que son el gobierno del diálogo, que son el gobierno de la humildad, que son el gobierno del cambio de estilo. Son el gobierno del autoritarismo y la continuidad del kirchnerismo con las mismas políticas destructivas del empleo, del capital nacional, de la inteligencia y de la eficiencia. Nada más. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Uez.

Tiene la palabra el señor Jorge Orlando Ortiz López, de Nueva Chevallier. ¿Se encuentra?

Sr. Ortiz López.- Si.

Sr. Moderador (Corcuera).- Adelante, por favor.

Sr. Ortiz López.- Es difícil después de tanta vehemencia decir algo más.

Yo creo que todos los fanatismos son malos, independientemente de cuál sea el signo político. El fanatismo es una de las formas de la necedad, el fanatismo nos lleva a no pensar, a no ver cuáles son los aspectos positivos y los aspectos negativos. Todo lo que los representantes del gobierno, de las provincias, de los segmentos de turismo y de

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 375

las empresas dijeron es muy lindo, pero como ya se dijo acá hace un rato, olvidan la parte negativa.

El gobierno tiene que buscar el bien común y el interés común y para eso no solamente tiene que analizar todo lo bueno, todo lo lindo, todo lo positivo, sino también las contras que todo eso acarrea. Lo que acá se dijo sobre la posibilidad de pérdida de fuentes de trabajo es un hecho real y nadie lo mencionó. ¿Quién puede estar en contra de que haya conectividad y de que la gente pueda llegar a comunicarse a un pueblito de la Puna, como dijo el ministro de Turismo? ¿Pero ustedes piensan que Flybondi o Avianca o cualquiera va a llegar a un pueblito de la Puna? *(Aplausos.)* ¿Qué tienen que ver los pueblitos de la Puna, qué tienen que ver los pueblos originarios, los tobas y los wichis, con lo que se está discutiendo acá? Son puras cuestiones sentimentales que dejan de lado el hecho de que no hay fundamento técnico para aprobar estas cuestiones.

Nosotros ya hicimos una presentación por escrito, a la cual le dieron escasa bolilla. Lo primero que dijimos es que esta audiencia tenía que ser suspendida. ¿Por qué? Porque uno de los requisitos para que la audiencia se lleve a cabo es que previamente haya un informe técnico respecto de la capacidad de las empresas que se presentan. Esos informes no estuvieron en condiciones, a tal punto que una de las representantes de la voz oficial, por así decirlo, lo dijo; como para todo el mundo, los informes recién estuvieron a disposición en el día de hoy, sin tiempo suficiente para ser analizados.

Entonces, nosotros venimos acá si es lindo o bueno que haya conectividad, si es lindo o bueno que los indios tobas vean un avión que pasa por su cielo, pero no discutimos si realmente las empresas que vienen tienen capacidad técnica, económica y financiera para hacerse cargo de esto que es tan importante. Hay ciertas empresas que realmente pareciera que vienen a buscar un negocio potencial, un sello de goma que les permita salir a vender este proyecto y conseguir capitales para hacer ese negocio. Hay ciertas empresas que presentan como posibilidad técnica tener aviones Boeing o Airbus o algún otro que aparezca en el futuro. ¿A ustedes les parece que es el mismo componente técnico, los mismos mecánicos, los mismos insumos, los que tiene uno u otro? ¿Es lo mismo aprobar a una línea aérea que va a tener Airbus o que va a tener Boeing? No es lo mismo. Y ustedes no lo conocen, porque si las empresas no presentaron los informes y nosotros no tuvimos la posibilidad de evaluarlos, ustedes tampoco tuvieron esa posibilidad.

En consecuencia, están propiciando la aprobación de algo cuyas contras no analizaron, cuyos beneficios desconocen, cuya certeza y posibilidad es incierta. Y en el camino hay muchas familias que van a perder su trabajo, hay muchos pasajeros que van a correr ese riesgo. ¿Quién puede estar en contra? Pueden venir acá los secretarios de Turismo de todo el país, 14 millones de secretarios de turismo, y decir lo lindo que sería que pudieran trasladarse más fácilmente. Pero esto no es así. Fíjense, Avian, que estuvo aquí, todo el tiempo se habló de conectividad de las grandes ciudades y presentó un cuadro en el que todos los tramos hacían base en Buenos Aires: Buenos Aires-Neuquén; Buenos Aires-Mar del Plata; Buenos Aires-Rosario. ¿Teníamos un Tilcara-Bahía Blanca? *(Aplausos.)* No teníamos. No existe. Todo eso es una falacia. Es una mentira. *(Aplausos.)*

Vamos a cuál es la finalidad de por qué les decía que el gobierno tiene que perseguir el bien común y ver todos los aspectos. La postura democrática implica que ustedes tienen que tratar de llegar a una verdadera solución, tratar de interpretar cuál es realmente el bien común y qué es lo más correcto y lo más beneficioso para la ciudadanía. Si ustedes están convencidos, obviamente tienen que luchar por imponer esa idea, pero no se tienen que olvidar de las partes negativas. Da la impresión de que esta

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 376

audiencia se trata, como en otros casos se dijo, de una escribanía: están haciendo la ficción de un debate para aprobar algo que ya tienen aprobado. A tal punto, que el señor ministro, como bien se señaló recién, estaba en pleno debate acompañado por los empresarios; a tal punto que el señor ministro semanas antes de que esto ocurriera, lo daba por cierto y se congratulaba y aplaudía porque Avian estuviera comprando aviones o porque Flybondi estuviera recibiendo currículum. ¿Entonces, ya está aprobado? ¿Para qué estamos acá? ¿Se está discutiendo algo? Si el ministro dijo que ya se aprobó, si las empresas ya pueden volar cuando quieran, si en marzo van a empezar a volar algunos y, como bien se dijo, ni siquiera se sabe qué tipo de convenio van a tener con sus empleados.

Lo que yo quiero decir es esto: aquí, más allá de todos los aspectos sentimentales, hay cuestiones técnicas que no se están considerando. La normativa requiere que los capitales de las empresas que se presenten sean mayoritariamente argentinos. En el caso de Avian el accionista mayoritario es un señor nacido en Bolivia, que reside en Ecuador y tiene pasaporte brasileño; ese señor tiene el 95 por ciento del capital social de la empresa. ¿Eso es mayoría de capital argentino? ¿Esa es la forma en la cual ustedes defienden los capitales nacionales, a los trabajadores argentinos? *(Aplausos.)*

Y esto nos lleva a un aspecto adicional. No controlaron esta primera etapa, que es simplemente una parte formal; tenían que ver que presentaran los papeles adecuados, que presentaran las evaluaciones, que acreditasen el capital, que presentasen las garantías. Esto no lo controlaron y, por ende, nosotros no pudimos verlo. Si esta etapa, que es de movimiento de papeles y formal, no la controlaron, ¿quién nos garantiza que lo van a controlar cuando efectivamente empiecen a operar, cuando empiecen a volar en líneas que están saturadas, empiecen a querer aterrizar en pistas que están ocupadas por otros aviones? La infraestructura no alcanza ahora y esto lo dijeron los distintos funcionarios, del ORSNA y de otros organismos oficiales, que se ocuparon de reflejar el pasado y de decir todo lo que van a hacer. Ellos dejaron en claro que es imposible que cinco nuevas líneas aéreas funcionen, porque no hay infraestructura suficiente, porque ya está colapsado Aeroparque y todos quieren estar en Buenos Aires.

En consecuencia, si no pueden controlar esta parte inicial, ¿qué va a pasar cuando se caiga el primer avión? Van a decir, como en el tema del gas, "uh, nos equivocamos, somos humildes, reconocemos que cometemos errores, ahora lo vamos a hacer de nuevo". *(Aplausos.)* Hay dos lugares de los cuales no se puede volver y uno de esos lugares es el ridículo. El antecedente de esta audiencia es la audiencia de los servicios públicos. Gracias a la torpeza con la cual se hizo eso, torpeza que a mi criterio, humildemente, en este caso se replica, algunas personas recibimos facturas de gas de 0,75 centavos, y en otro momento vamos a recibir facturas de gas de 15.000 pesos. ¿Por qué? Porque tuvieron una idea y la desarrollaron mal, porque pensaron que acá no importan las normas, no importan las leyes, no importa si hay audiencias, no importa nada, estaban convencidos de que era así -pensando bien estamos convencidos de que es así y pensando mal tenemos un negocio que funciona así- y actuaron de esta manera. Y esto va a terminar de la misma mala manera en que terminó lo otro, con el antecedente negativo de que si lo que falla es el gas, la gente puede tener frío o puede no cocinar, pero si lo que falla es el control de las líneas aéreas, lo que va a haber son muertos y eso no se recupera. Gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Irigoin).- Muchas gracias, señor Ortiz López. Si se encuentra en la sala el señor Diego Czarny, de la empresa General Urquiza, adelante, por favor.

Sr. Czarny.- Buenas tardes. Dadas las horas que han transcurrido desde el inicio de la audiencia y como coincido en muchos de los argumentos que me han precedido en el

A.N.A.C. FOLIO Nº 377

uso de la palabra, simplemente quiero remarcar dos o tres cuestiones de la exposición que había preparado y que por respeto al tiempo de todos he resumido en esas cuestiones puntuales que me parece importante no soslayar y dejar expresa constancia en esta audiencia.

Soy representante de una empresa de transporte, Empresa General Urquiza, que justamente ha cumplido 90 años desde su nacimiento y que ha prestado en forma ininterrumpida el servicio de transporte de larga distancia, que llega a más de 250 localidades en todo el país y que forma parte de una Cámara que llega a más de 4.000 localidades. Si vemos estos números, supera en demasía la cantidad de localidades que pretenden abarcar estas empresas que pretenden prestar servicios de aeronavegación comercial.

Por lo tanto, adhiero a lo manifestado acerca de que ninguna de estas empresas que están pidiendo autorización une los servicios para las localidades y los lugares más lejanos y menos poblados del país. Lo único que están creando es la desintegración del transporte de larga distancia que con mucho esfuerzo viene llevando a cabo desde hace muchos años, con crisis y con un montón de impericias en un montón de resoluciones. Hemos podido sobrevivir gracias a las distintas impugnaciones que hemos presentado a lo largo de estos años. Esperamos ahora, en esta instancia, que un nuevo marco de cordialidad y de diálogo con las autoridades nos permita compartir y llegar a un nuevo acuerdo normativo para la larga distancia que en la actualidad no existe.

Tal como está planteada la audiencia y la eventual concesión de estas empresas, nos reservamos el derecho de acudir a la Justicia. Tal como está planteado, el hecho de que no se haya dictaminado en virtud del artículo 7, inciso d), de la ley 19.549, cuya omisión ya manifestamos, determinará la nulidad de cualquier autorización que se conceda de forma inmediata, porque debe dictaminar la Subsecretaría de Planificación de Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación, que a la fecha es inexistente. Asimismo, nos reservamos el derecho de realizar las acciones judiciales y administrativas pertinentes por un supuesto de responsabilidad del Estado, que en este momento está ocasionando que por estas medidas que está dictando el Estado argentino, va a perjudicar y a socavar todo el sector de larga distancia y las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral. La intromisión desmesurada de operadores hace imposible competir en situaciones de igualdad, tal como lo prevé el ordenamiento legal vigente.

Por lo tanto, exhortamos a reencausar esta audiencia -que ya de por sí viene realizándose sobre hechos consumados- y a que si no existen estos dictámenes y no se realiza un previo estudio de cómo impactará este nuevo pedido de concesiones en todo el resto de los operadores que están prestando servicio, no tendremos absolutamente nada a futuro. *(Aplausos.)* Por eso la exhortación que hacemos respecto de la necesidad de realizar un estudio serio y objetivo de cómo impactará en el sector. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Czarny.

A continuación, en el orden del día figura la señora Annie Millet, presidenta de Destino Argentina. ¿Se encuentra?

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- No está. Había una persona que estaba en el orden del día previamente y que recién ha podido llegar. ¿Es correcto esto? Estaba con el número 18 en el orden del día. El señor Carlos Oheler, ministro de Cultura y Turismo de Jujuy, que ha llegado. ¿Se encuentra presente? Sí. Adelante, señor Oheler.

Sr. Oheler.- Buenas tardes, muchas gracias. En realidad, un doble agradecimiento por la consideración de permitirme exponer a pesar de haberse vencido mi turno, pero como nos pasa a los provincianos que cuando venimos a Buenos Aires queremos hacer de

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C
FOLIO
Nº 378

todo, por ahí nos olvidamos de lo complejo que está el tránsito en la ciudad. La verdad es que ir de un lugar a otro lleva bastante tiempo.

En primer lugar, quiero revalorizar la realización de esta audiencia porque, más allá de las disidencias que pueda haber en cuanto a lo que se pretende de alguna manera debatir, creo que es bueno que se generen estos espacios donde todos los actores involucrados en la problemática del transporte puedan tener la posibilidad de explayarse y de exponer sus puntos de vista. Creo que a partir de allí se podrán formular las consideraciones que se consideren pertinentes.

Entiendo que las decisiones de esta audiencia no son vinculantes y entiendo que esto no altera los procedimientos normales que se deben llevar en función de la normativa establecida para las aprobaciones de las solicitudes que han presentado las empresas en cada caso. Más allá de la mirada superficial que escuché de los últimos expositores acerca de la opinión de a quienes nos toca gestionar turismo en las provincias, creo que para nosotros reviste particular importancia esta decisión que ha tomado tanto el Ministerio de Turismo como el Ministerio de Transporte de la Nación de mejorar las conectividades en el interior de las provincias y en el interior del país.

No tengo ninguna duda respecto de que no se puede pensar el desarrollo turístico del interior del país si no pensamos en mejorar las conectividades, y cuando hablo de conectividades hablo de todos los modos de conectividad. Para poner un ejemplo, Jujuy, que es una provincia de frontera que limita con Chile, que limita con Bolivia y que limita en cercanía con Paraguay, no tiene servicios regulares de transporte de pasajeros por tierra. Es decir, tenemos todo un sistema informal que se ha montado a partir de esta ausencia. Hay una empresa jujeña que desde hace aproximadamente seis años que está tramitando un expediente ante la Secretaría de Transporte para habilitar una línea San Salvador-Tarija que todavía no se ha logrado.

Entonces, cuando aparece esta posibilidad de que se mejore la conectividad a partir de líneas aéreas que nos permitan, por lo menos a los jujeños, tener posibilidades de romper esa vieja tradición del transporte en la Argentina, que yo siempre simbolizo como una araña porque todas las patas conducen al cuerpo y el cuerpo está en la Ciudad de Buenos Aires, esta posibilidad de tener vínculos transversales aparece sin ninguna duda como un aspecto sumamente interesante para poder integrarnos en el norte -NEA y NOA- y también integrarnos longitudinalmente. Me parece que esta es una decisión que a nosotros, por lo menos, en el interior del país, nos resulta particularmente grata.

Las nuevas rutas planteadas, obviamente al mejorar esta conectividad permiten la integración de destinos turísticos que nos permite ofrecerlos de manera integrada en el plano internacional. Yo siempre digo que cuando uno habla de desarrollo turístico, inevitablemente habla -dependiendo de a qué mercados uno esté apuntando- de mercados individuales o de productos individuales –como puede ser el caso particular de Jujuy- y cuando uno expande la búsqueda del mercado a los países vecinos, habla de un destino integrado más regionalmente: Tucumán, Salta, Jujuy. Cuando hablamos de mercados lejanos, ya hablamos de la integración de productos que van desde La Quiaca hasta Ushuaia. Evidentemente, facilita muchísimo todo esto el hecho de tener conectividades transversales, no solo dentro del país, sino también en el sentido regional.

Mañana nosotros estamos recibiendo por primera vez un vuelo en la provincia de Jujuy desde Iquique a San Salvador de Jujuy, que nos ha costado mucho tiempo y mucho esfuerzo poder comprometer. Me parece que para nosotros es sustantivamente importante, si queremos que Jujuy tenga o recupere el protagonismo en los mercados turísticos nacionales, que tenga la conectividad que merece. Jujuy ha sido una provincia que durante muchísimos años ha estado postergada en materia de conectividad y han

7032
A.N.A.C.
FOLIO
Nº 379

sido vanos los esfuerzos que hemos hecho desde el inicio de nuestra gestión el 10 de diciembre con las autoridades de Aerolíneas Argentinas para que permeabilicen los pedidos de mejorar conectividad y mejorar tarifas y frecuencias. No hemos tenido respuesta positiva, a pesar de los muchos diálogos y conversaciones que hemos tenido. Cuando hoy aparece esta posibilidad de poder tener alternativas, por supuesto nos parece sumamente interesante.

Por otro lado, hay otro aspecto que adecuadamente tratado y tomando los recaudos que la normativa establece también es importante. Creo que la competencia empuja a que las empresas empiecen a brindar servicios de mejor calidad y en definitiva sean los usuarios los que sientan el beneficio de esa competencia. Hoy, en Jujuy pagamos tarifas para venir a Buenos Aires que son casi más caras que las que paga un porteño que quiere viajar a San Pablo o a Río de Janeiro. Muchas veces hemos pedido explicaciones por esto y obviamente la unicidad y la monopolización del servicio nos dejan expuestos simplemente a la impermeabilidad de los oídos de quienes administran esas compañías.

Por lo tanto, estamos plenamente convencidos de que abrir la competencia y darle alternativas al usuario puede permitir una mejora general en los servicios y en las tarifas. Obviamente, en esa tarifa y en ese mejoramiento de tarifas está también inmersa la posibilidad de que podamos competir como destino turístico con otros destinos que tienen muchas mejores frecuencias y muchas mejores tarifas.

Por último, tal vez una pequeña solicitud a las empresas que pretenden instalar líneas. Quiero decirles que la Argentina no termina en Salta. Jujuy también existe. He visto en algunas propuestas de líneas que prácticamente llegan hasta salta. Quiero decirles que Jujuy es una provincia que yo asemejo a un diamante en bruto: tiene una riqueza paisajística, una riqueza cultural, una riqueza y una generosidad en su gente que da un diferencial que hasta ahora no ha sido adecuadamente trabajado en materia turística. No tengo ninguna duda de que adecuadamente conectado y adecuadamente trabajado en su base, Jujuy puede transformarse en uno de los destinos de excelencia dentro de la Argentina.

Para nosotros, y esto lo dejo como síntesis, es particularmente importante apoyar esta decisión que ha tomado el gobierno nacional de mejorar la conectividad longitudinal, transversal e internacional regional de la República Argentina. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor ministro.

En el orden del día continuamos con el señor Ricardo Rosso, de la Cámara Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros, CATAP. Adelante, señor Rosso.

Sr. Rosso.- Buenas tardes. Voy a tratar de resumir un poco, ya se ha dicho mucho y en representación del transporte automotor ha habido correctas expresiones.

Mi nombre es Ricardo Rosso y vengo a esta audiencia pública a alegar en nombre y representación de la Cámara Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros, CATAP. La Cámara que represento está integrada por 21 empresas de autotransporte público de colectivos de media y larga distancia, que comunican y conectan con las demás empresas que integran el sector, a través de sus servicios de pasajeros y de carga, a más de 900 ciudades y 2.000 puntos intermedios de nuestro país. En el ámbito regional, presta sus servicios a destinos en Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, dando empleo directo a más de 18.000 personas e indirectamente a varios miles más.

No es habitual nuestra participación en audiencias públicas de transporte aéreo; sin embargo, nos vemos en la necesidad de que nuestra voz sea escuchada y atendida por parte de la autoridad aeronáutica, que si bien no nos fiscaliza ni regula, aspira en

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C
FOLIO
Nº 380

base a lo manifestado en diversos medios, a atender a través de empresas aéreas de bajo costo gran parte, si no la totalidad de los pasajeros y usuarios que hoy utilizan el transporte colectivo de media y larga de distancia, lo que a no dudar, generaría el quiebre irreparable de nuestro sector, con las gravísimas consecuencias sociales y económicas que todo ello traería aparejado. Esto, señor presidente, es lo que justifica y legitima nuestra presencia aquí.

Como es de público conocimiento, el transporte en nuestro país y en general en todos los países ordenados y con diversos grados de desarrollo, funciona con un sistema -y remarco esta palabra "sistema"- cuya coordinación está en cabeza de la autoridad gubernamental. Su importancia es tal que en la República Argentina el mismo tiene rango ministerial y sus diversos modos o medios el rango de secretarías o subsecretarías.

Sin embargo, señor presidente, a lo largo de sucesivas y malas administraciones, crisis políticas y económicas, el denominado sistema de nuestro querido país se fue convirtiendo en compartimientos estancos, incomunicados e inconexos, donde cada transporte atendía su problemática y, en consecuencia, para cada problema existieron soluciones que en algún momento repercutieron en otros medios, rompiendo así el aislamiento, pero no por volver al olvidado sistema de transporte y al orden que el mismo requiere, sino justamente por sus consecuencias negativas, por no atender la autoridad en forma planificada y coordinada, llevándonos a esa falta de organización y políticas claras, al peor de los escenarios, con superposiciones de servicios, guerras tarifarias, tarifas predatorias, etcétera.

En el ámbito aerocomercial nuestro legislador tuvo en miras un transporte multimodal eficiente en cuanto a la necesidad de que el mismo actuara en forma coordinada con los otros medios de transporte. Así, en su artículo 1°, la ley 19.030 de política aerocomercial, establece que la República Argentina adopta como política nacional de transporte aéreo de carácter comercial la que se determina en la presente ley para regular esa actividad en todos sus aspectos, tanto en relación con los servicios internacionales como internos, manteniéndose la adecuada coordinación con lo que se establezca para los otros medios de transporte, conforme todo ello con los superiores objetivos de la Nación.

En concordancia con el artículo 1°, el artículo 32 de la misma ley establece que el transporte aerocomercial deberá actuar como un instrumento eficiente al servicio del desarrollo nacional, intercomunicando adecuadamente las distintas regiones del país mediante la coordinación de los esfuerzos estatales, mixtos, privados, en un conjunto armónico en el que se eviten las superposiciones perjudiciales.

El legislador, como podrá apreciar, señor presidente, no sólo tuvo estos loables objetivos en su mira, también quiso garantizar al empresario que invertiría en este sector el poder contar con una tarifa que le permitiera afrontar costos con una utilidad razonable. Así, el artículo 42 de esta misma ley dispuso que las tarifas se establecerán consultando los intereses de la Nación, de los usuarios y de los explotadores, con el concepto de tarifa económicamente retributiva correspondiente a cada ruta y tramo de ruta.

El decreto 6875 del 71, que reglamentara la complementación económica del transporte aéreo, nos señala los elementos a tener en cuenta al momento de fijar una tarifa económicamente retributiva. La misma deberá cubrir los costos directos e indirectos de explotación de los servicios en las rutas o sectores de ruta de que se trata, más un adicional por costos financieros y rentabilidad aprobados para cada empresa. Los costos directos serán establecidos en base a los insumos exigibles para la operación aérea correcta, eficiente y segura.

A.N.A.C. 703
A.N.A.C. FOLIO Nº 381

Desde ya, señor presidente, este sistema es perfectible, pero lamentablemente ni siquiera contamos hoy con una tarifa TER para cada empresa operadora. Vale decir que tanto el Estado nacional como los particulares desconocemos los costos de Aerolíneas, Austral, LAN, Andes, etcétera, y sólo nos podemos guiar por una tarifa de referencia cuyo origen se remonta a épocas hiperinflacionarias de la década del 80, emparchada por aumentos dispuestos por la autoridad de aplicación pero que no reflejan un serio estudio y análisis de costos, similar o mejorado a lo que propiciaba el decreto 6875.

Como consecuencia de ello y al no tener claro cuál sería la tarifa económicamente rentable para cada empresa, no podemos tener en claro el real volumen de los mercados a los cuales el medio aéreo podría ofrecer sus servicios. Y desde ya, señor presidente, esto es muy grave, ya que esta audiencia está convocada para demostrar la necesidad, utilidad y conveniencia de las rutas que se solicitan, para lo cual es indispensable que tanto las empresas peticionantes como el propio Estado nacional conozca a ciencia cierta o con cierto grado de verosimilitud de qué mercado potencial de pasajeros se está hablando y cuál debe ser la tarifa económicamente retributiva que se piensa cobrar al pasajero.

Está bien clara y sabida nuestra ley de política aérea, la cual en su artículo 32, apartado c), establece que la oferta de capacidad en cada servicio por parte de los transportadores aéreos permitirá satisfacer adecuadamente las necesidades públicas y guarda estrecha relación con la demanda, a fin de que las prestaciones sean efectuadas a un coeficiente de ocupación económicamente razonable. Y agrego: por supuesto, sin destruir otros medios de transporte como el terrestre, que cubre eficientemente las necesidades públicas de la mayoría de los argentinos.

No vemos, señor presidente, que en este estado de desconocimiento se pueda cumplir con lo preceptuado por la ley de política aérea. Nuestro legislador le exige a la autoridad y a las empresas coordinar con los otros medios de transporte, no suprimir o reconvertir a los otros medios de transporte como el terrestre, como se pretendería aquí. Por otro lado, le garantiza a las empresas una tarifa económicamente retributiva, lo que a su vez nos permitiría conocer no sólo la eficiencia o no de las empresas en cuanto a sus costos y servicios, sino que a su vez nos daría una clara idea del volumen actual o potencial de los mercados que las mismas sirven o pretenden servir.

Desde ya esta situación no es achacable a esta autoridad, la cual está haciendo todo lo posible por enderezar años de desgobiernos en cumplimiento de la ley. Sin embargo, es nuestro deber señalar la necesidad de tener en claro los números de sector a fin de no cometer errores que significaron un grave perjuicio al usuario y las empresas en general, y a las empresas actuales operadoras aéreas.

Semejante dislate, sumado al hecho de que estos últimos meses se han venido imponiendo en los medios periodísticos y de comunicación la idea superadora de las empresas de bajo costo como la solución a toda la problemática del transporte aéreo, y pareciera que a la del terrestre también, nos ha hecho pensar que la autoridad nacional, persiguiendo loables fines como el mejor y más eficiente transporte, aspire infundadamente a suprimir de un plumazo el transporte de colectivo de media y larga distancia, el cual -es bueno remarcar aquí- ha venido garantizando una tarifa accesible al pasajero los 365 días del año.

Para terminar, y resumiendo porque ya ha sido dicho casi todo, no queremos finalizar nuestro alegato sin preguntarnos cómo harán las empresas como Alas del Sur o Flybondi para dentro de 180 días, en el hipotético caso de que se les otorgue las autorizaciones y concesiones solicitadas, siendo que ambas poseen en su plan de negocios un programa escalonado a cinco años, dar comienzo a sus operaciones. Tampoco podemos saber cuáles son los planes de Flybondi si no obtiene el permiso de

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 382

parte del Estado para operar en el aeropuerto de El Palomar o qué piensa la autoridad respecto de los pedidos de empresas que, como las que mencionáramos, han solicitado rutas regionales o internacionales sin siquiera ser empresas que operan regularmente en cabotaje, como lo requiere nuestra ley.

Asimismo, casi la totalidad de los pedidos no logran demostrar solvencia económica real para sostener operaciones que fueran solicitadas en un tiempo prudencial.

Para finalizar -ahora sí, señor presidente- nuestra Cámara entiende que antes de considerar el otorgamiento de nuevas concesiones la autoridad aeronáutica deberá tomar conciencia y claro conocimiento de las reales posibilidades de los mercados, para lo cual deberá hacer un pormenorizado análisis de los costos, tanto en lo que al Estado mismo compete como en lo que las empresas prestatarias de los servicios aéreos corresponda, cumpliendo y haciendo cumplir todos y cada uno de los principios y mandatos enumerados en nuestra ley de política aérea. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Rosso. ¿Quiere dejar eso como material para el informe? Porque ya que lo leyó.

Sr. Rosso.- Está escrito.

Sr. Moderador (Corcuera).- Está bien, no se preocupe, se incorpora.

Les recordamos que los que hacen presentaciones pueden dejar este material escrito que traen, incluso para no tener que leerlo completo sino que quede incorporado en el informe de la audiencia.

A continuación, en el orden del día figura el señor Rodolfo Casali, (*aplausos*) por UPSA, la Unión Personal Superior y Profesional de Empresas Aerocomerciales, así como por el Programa Propiedad Participada de Aerolíneas Argentinas.

Sr. Casali.- Buenas tardes.

Sr. Moderador (Corcuera).- Buenas tardes.

Sr. Casali.- Antes de comenzar a funcionar el reloj, que no tengo acceso a verlo porque desde esta posición no lo puedo ver...

Sr. Moderador (Corcuera).- ¿Perdón?

Sr. Casali.- Antes de comenzar mi exposición... Ah, ahora sí. Acá está, de este lado.

Sr. Moderador (Corcuera).- Ahí está.

Sr. Casali.- Le quiero expresar que el día 25 de diciembre se contactó conmigo el coordinador de esta audiencia...

Sr. Moderador (Corcuera).- Moderador. Yo le hablé por teléfono.

Sr. Casali.- Sí. Y me concedió 15 minutos, atento a que voy a hablar en nombre de dos personas jurídicas de importancia relevante en esta audiencia pública.

Sr. Moderador (Corcuera).- Quedamos, en realidad, si usted recuerda, en que serían 12, 13 minutos, ojalá no más.

Sr. Casali.- En realidad, me corresponden 20: 10 por cada una.

Sr. Moderador (Corcuera).- No es así.

Sr. Casali.- Voy a tratar de hacer uso...

Sr. Moderador (Corcuera).- Eso sí se lo...

Sr. Casali.- Voy a tratar de hacer uso apretadamente de los 15 minutos que gentilmente con usted negociamos.

Sr. Moderador (Corcuera).- Hagamos una cosa, señor Casali. No perdamos tiempo en esta discusión, no le hagamos perder tiempo a los demás. Inicie.

Sr. Casali.- Muy bien.

Señor presidente de la Junta Asesora del Transporte Aéreo: como apoderado de la Unión del Personal Superior y Profesional de Empresas Aerocomerciales, y además en mi calidad de director de ARSA por el accionista Clase B del Programa Propiedad

A.N.A.C. 70476
A.N.A.C. FOLIO Nº 383

Participada, vengo a esta audiencia pública número 218, en primer lugar a adherir a lo expresado por el señor Edgardo Llano, el compañero Juan Pablo Brey, el compañero Ricardo Cirielli, el compañero Genaro Trucco y el compañero que hizo uso de la palabra en nombre de la UTA.

Vengo a formular reserva de efectuar las impugnaciones que pudieran corresponder, tanto administrativa como judicialmente, en atención a las irregularidades tanto de forma como de fondo que encontramos en los expedientes motivo de la presente audiencia, y entendiendo que se ha lesionado nuestro derecho de defensa consagrado por la Constitución Nacional.

Adicionalmente venimos a formular formal oposición al otorgamiento de todas las rutas solicitadas por Alas del Sur, American Jet, Flybondi y Avian, por considerar que muchas de ellas son concurrentes con las que actualmente explotan Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas, y adicionalmente los respectivos expedientes contienen irregularidades de forma y de fondo.

Dicho esto, quiero expresar que el gobierno nacional ha propuesto y ha efectivizado aumentos de tarifas de gas, luz, agua, transporte de colectivo, subte, trenes, en cantidades exorbitantes, mientras que a la aviación comercial no sólo se le congela la banda negativa que por efecto de la inflación es una reducción tarifaria encubierta, sino que se pretende incorporar empresas de bajo costo para provocar una baja tarifaria aún mayor.

Es incomprensible esta dualidad y esta contradicción del gobierno nacional, que sólo puede ser entendida si se la atribuye a una decisión político-ideológica.

Las objeciones a los expedientes que mencioné. Alas del Sur. El 25 de noviembre de 2016 la ANAC da por cumplimentado los requisitos de Alas del Sur cuando todavía no tenía el tercer director exigido por ley incorporado, aceptando una mera convocatoria a asamblea de accionistas para el 13 de diciembre. El 1° de diciembre se publicaron los edictos a esta audiencia pública y la asamblea a la que hacemos mención no se había realizado y la autoridad de control, que es la ANAC, no objetó nada.

A fojas 109 del expediente comienza una serie de cuadros de Excel cumplimentando información requerida sobre ingresos previstos y demás ítems. En más de 54 líneas, debido a que las cifras son extremadamente grandes, aparecen los renglones con la repetición del símbolo numeral o la leyenda Ref. La ANAC no formuló objeción ni pidió correcciones sobre estos requisitos ineludibles, lo que nos hace pensar que no se controló nada, más allá de que además no se nos permitió la posibilidad de ejercer el control, ya que no se brindó una información completa.

Pese a que la empresa no acredita capacidad económico-financiera, la ANAC lo observa en su escrito. Igual le da curso al pedido de audiencia pública. Esto es una constante que se repite con American Jet.

Pasemos al de American Jet. En estos expedientes donde piden audiencia pública solicitan se revea el desalojo de Aeroparque oportunamente efectuado en el 2013. Esto no era el lugar para este planteo ni era el expediente correcto para este planteo. La ANAC hace silencio y no lo observa.

La empresa peticionante otra vez no acredita capacidad económico-financiera y a fojas 26 la ANAC lo reconoce, pero haciendo una interpretación arbitraria de la norma igual aprueba la presentación a audiencia pública.

La IGJ no publicó la resolución asamblearia relativa a la designación de administradores ni constancia de inscripción en la propia IGJ. La ANAC otra vez no lo observó.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 384

Flybondi. A fojas 190 se expresa, después de reconocer que El Palomar no está en condiciones operativas, lo siguiente, y quiero leerlo textual porque es muy breve. "La elección de El Palomar es un elemento esencial del proyecto denominado low cost de mi representada. Pero como es de conocimiento de la autoridad, dicha estación aérea no cuenta aún con la infraestructura adecuada para nuestro proyecto. En este sentido, como es de conocimiento de vuestra administración, estamos trabajando en coordinación con el Ministerio de Transporte y la ANAC para desarrollar y financiar -¡financiar!- parte de la infraestructura requerida".

Se habla de financiar inversiones en El Palomar, lo que implica endeudarse desde el Estado nacional para que esta empresa opere, lo que constituye poco menos que un acto escandaloso. Y además, por si no se entiende, ya que están trabajando con el Ministerio de Transporte y la ANAC -lo recalco- en otro párrafo dice que está trabajando con Fuerza Aérea en un proyecto para mejorar la infraestructura, lo que significa que Fuerza Aérea ya está disponiendo de horas hombre y probablemente de materiales en un proyecto con una empresa que todavía no tiene ninguna autorización firme para usar dicha terminal ni aprobada ninguna ruta. De esta manera, el propio Estado se convierte en juez y parte y está adelantando una decisión ya tomada. La ANAC vuelve a hacer silencio.

La empresa no acredita aseguradora, sólo una carta enviada solicitando cotización, a la que la consultora responde que va a hacer todo lo que esté a su alcance. ¡La ANAC no lo observa!

Flybondi posee el 98 por ciento del capital accionario de la empresa nacional creada para operar en cabotaje, violatorio del Código Aeronáutico. ¿La ANAC? Bien, gracias. Ni una palabra.

Presenta como aval económico-financiero la carta de un banco extranjero que no posee filial en la Argentina. La ANAC ni siquiera solicita una ampliación, una explicación. ¿Para qué hablar de observaciones? Otra vez, no hace ninguna observación.

Avian. El señor Germán Efromovich, ciudadano brasileño que no posee residencia en la Argentina sino domicilio en Quito, Ecuador, es el propietario del 95 por ciento de la empresa controlante, Avian holding, lo que viola el Código Aeronáutico más allá de cualquier interpretación, poseyendo en forma personal el 5 por ciento de la controlada.

A fojas 192 -y esto sí que le pido especial atención a esta Junta- figura una certificación sobre la manifestación de bienes al 31-12-2015. A fojas 193 el timbrado tiene fecha 25-11-16 y la certificación del notario público es del 24-11-16. Y para confirmar, el apostillado correspondiente es de fecha 25-11-16. Señores: o en Panamá se rigen con otro calendario distinto al nuestro o bien se incluyó dicho documento con posterioridad al informe que se hace con fecha 21-11-16 y que se encuentra agregado a fojas 210. ¡Toda una demostración de la capacidad de control de la ANAC que, una vez más, no dice nada! Y no quiero calificar este hecho puntualmente porque tendría que recurrir al Código Penal.

Synergy Aerospace International garantiza la operación de los primeros dos meses. ¿Quién firma por la empresa? El propio Efromovich, garantizando a través de una empresa panameña las actividades de Avian en la Argentina. La ANAC no dice nada.

Vicios de forma. Difirieron la vista del expediente una semana de la publicación de edictos. Sólo se tienen 10 minutos para el uso de la palabra y formular oposiciones sobre el expediente que en su conjunto tiene más de 1.500 fojas y una altísima complejidad técnica. El orden del día fue publicado 24 horas antes de la audiencia pública. El lugar de la audiencia pública publicado por edictos del 1° de diciembre fue

705
A.N.A.C.
FOLIO
385

cambiado 24 horas antes. En el derecho administrativo los plazos son hábiles, lo que debería haber sido 20 días hábiles, terminando siendo sólo 11 para analizar expedientes con alrededor de 1.500 fojas y gran cantidad de información técnica.

En la resolución 485 de 2016, en su artículo 4° se especifica que la convocatoria debe contener rutas y frecuencias. ¡En la convocatoria no figuran las frecuencias! Y esto lo hizo la ANAC.

Vicios de fondo. Entendemos que, lisa y llanamente, se violan los artículos 97 y 99 del Código Aeronáutico, con el criterio de aplicación de decretos reglamentarios y decretos de necesidad y urgencia. Se debe inferir que un decreto o un DNU no puede modificar una ley, porque esta es una norma de mayor jerarquía y la reglamentación no se puede usar como un camino para hacerlo. Es ilegal, y cualquier juez lo va a reconocer.

Por el mismo criterio, un decreto tampoco puede modificar un DNU, porque esta última es una norma de mayor jerarquía que un decreto.

Para concluir, reiteramos nuestro rechazo a lo peticionado por las cuatro empresas mencionadas y apelamos a la racionalidad que debe primar en las autoridades a efectos de estudiar estos casos con un mayor detenimiento y profundidad, sabiendo que en un mercado de bajas expectativas de crecimiento, cualquier distorsión surtirá el efecto contrario al deseado y el ingreso de nuevos actores con potencial de aplicar tarifa por debajo del costo producirá, por efecto de este dumping, la inevitable caída de las empresas establecidas, con la consiguiente pérdida de fuentes de trabajo, el achicamiento de frecuencias y rutas y la creación por un cuasi monopolio en manos de privados.

Si, por otra parte, ocurriera lo que tanto está pregonando el gobierno nacional, que tendremos crecimiento y expansión económica, se debería alterar la ecuación precedente, desarrollando primero la infraestructura, ya que se encuentra al borde a su capacidad operativa esa estructura. Y como ejemplo sólo citemos que aún no se radarizó la totalidad del territorio nacional, y que aeropuertos como Aeroparque y Ezeiza tienen restricciones debido a la saturación y congestión a la que están sometidos.

Recién después de esto se debería convocar a una audiencia pública para eventualmente aumentar la oferta sin afectar los derechos adquiridos de las empresas que operan en el mercado y que son del propio Estado nacional y que con estas decisiones, señores, las están saboteando. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Casali.

Sr. Casali.- Les dejo la presentación.

Sr. Moderador (Corcuera).- Cómo no, muchas gracias.

A continuación, el señor Diego Fernández. ¿Se encuentra? Señor Fernández, adelante. Cinco minutos tiene usted. ¿Tiene una presentación? Ahí está.

Sr. Fernández.- Muchísimas gracias a la Mesa, al presidente, a la audiencia, por esta exposición.

Vengo de Mar del Plata. Acá les voy a mostrar algunas fotos muy lindas y lo que no voy a hacer es hablar de la parte aerocomercial sino que vengo del sector de la salud. En este caso me toca representar a la Fundación Mar del Plata Trasplante, de la que soy el presidente, y el desarrollo de los trasplantes en el futuro y actual de Mar del Plata.

Los motivos de interés son un poco qué beneficios puede aportar para la salud tener más frecuencias aéreas, específicamente entre Mar del Plata y Buenos Aires y, por supuesto, para todo el país, con la movilidad de pacientes, traslado de equipos médicos, tejidos y órganos, cooperación de programas médicos especializados para desarrollar en otras áreas medicina más especializada que se puede hacer en Buenos Aires se pueda avanzar en otros lugares del país, traslado de medicamentos y sustancias en forma más

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C.
FOLIO
386

rápida y traslado de asistentes a congresos y jornadas. Por supuesto, intercambio de profesores y alumnos a nivel de la facultad. Todo esto es de motivo de interés para nosotros en Mar del Plata desde el punto de vista de la salud.

El traslado de los pacientes de los puntos más salientes son los ancianos, que son los extremos de la salud, que incluso hasta los que tienen movilidad disminuida se pueden trasladar mucho más rápido -cinco horas versus una hora- y podemos darles tratamientos en centros, cuando no tenemos la capacidad de hacerlo en Mar del Plata, como pueden ser en Buenos Aires en centros especializados.

El traslado va a ser mucho más feliz y va a ser mucho más rápido, y esto es lo que nosotros a veces necesitamos: de la frecuencia que tenemos hoy, que serían dos, pasar a un poco más.

En el otro extremo de la vida tenemos los niños, que también se van a ver beneficiados. Aquellos que tienen tratamientos oncológicos, tratamientos de trasplante, que todavía en alguna parte y en alguna medida no lo podemos realizar en el centro de derivación que tenemos en Mar del Plata, que es un centro hospital provincial muy bueno, ellos se verían muy beneficiados de esto porque tienen por supuesto poca paciencia, y tendrían menos riesgo de exposición a patógenos porque tienen menos horas de contacto con otras personas durante el traslado terrestre.

Por supuesto por ahí en esa situación nos veríamos insatisfechos a veces de la intolerancia que tienen los niños para sentarse en un asiento de un avión y las azafatas se tendrán que hacer cargo de ese tema.

Con respecto al traslado de órganos y tejidos, esto es muy importante, que es un poco el tema que nos merece. Nosotros hacemos mucho de esta patología, y saben que esto se hace con aviones en forma privada. Pero hemos hecho y realizado acuerdos con Aerolíneas y el INCUCAI. Esto nos ha facilitado el trasplante de órganos y tejidos. Y esto facilitaría con más frecuencia tener la posibilidad de hacer esto con mucha más celeridad.

La cooperación de equipos médicos para el desarrollo de especialidades que no están desarrolladas, por ejemplo en Mar del Plata con otro país o en otra situación del país, es muy importante. Por ejemplo, se realizó el primer trasplante hepático en Mar del Plata el 28 de noviembre de 2010, y todo el equipo que nos vino a colaborar y nos vino a asistir se tuvo que trasladar en forma terrestre, lo cual implicó bastante coordinación y lejanía y tardanza. Después, en el 2012 pudimos colaborar con el inicio del trasplante en la ciudad de Santa Fe, y eso lo pudimos hacer a nivel de aviación privada.

Todo esto se podría mejorar si tuviésemos más conectividad, tuviésemos más celeridad y más frecuencia para poder contactarnos con equipos y desarrollar la medicina en todo nuestro país.

Desde ya, el traslado de medicamentos, como este ejemplo, sabemos que algunos medicamentos y algunos estudios que se hacen, como por ejemplo los isótopos, reducen la actividad a dos horas después de la producción. O sea que el traslado lejano, por ejemplo a cinco horas, reduciría a más del 25 por ciento la capacidad de tratamiento y a más del 25 por ciento la capacidad de diagnóstico. Así que teniendo más frecuencia podríamos tener muchas más opciones de poder trasladar estos medicamentos y esta tecnología nueva en el país.

Desde ya, no quiero ahondar -como hablaron- de jornadas y congresos. Mar del Plata está elegida como una de las ciudades de congresos, y esto aumentaría la posibilidad de llegada de congresos, de expositores y participantes.

706
A.N.A.C.
FOLIO
Nº 387

Y, por último, compartir que tenemos una universidad pública nueva de Medicina y una universidad privada, y el intercambio de alumnos y profesores esto mejoraría muchísimo lo que es la salud en nuestra ciudad.

Para concluir, no tenemos ningún conflicto de interés económico ni aerocomercial. Solamente venimos a exponer desde el punto de vista de la salud. Para el sector de la salud sería muy favorable tener mayor frecuencia de vuelos con nuestra ciudad. Los pacientes añosos y los niños, que son los extremos, se verían muy beneficiados; también los adultos y los jóvenes. Los programas cooperativos de medicina se desarrollarían mucho más rápidamente no sólo en Mar del Plata pero en todo el país. Habría más celeridad en el trasporte de tratamientos. Por supuesto, en lo educativo, congresos y universidades, estaríamos muy favorecidos de tener mucha más frecuencia aerocomercial. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchísimas gracias, señor Fernández.

A continuación, figura el señor Daniel Rodríguez, del bloque de concejales del Frente para la Victoria de la Municipalidad de General Pueyrredón. ¿Se encuentra? ¿Señor Rodríguez?

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- La señora María del Carmen Sarlo, otra ciudadana particular interesada. Adelante, señora Sarlo.

Sra. Sarlo.- Buenas tardes.

Señor presidente, quiero felicitar especialmente a todos los expositores que antecedieron. Vi a muchos argentinos pidiendo por otros argentinos, por rutas argentinas, y me parece extremadamente importante este ámbito que se ha previsto para hacerlo.

Yo confío seriamente en que esta Junta lo va a tener en cuenta, porque por algo estamos acá reunidos. Estamos acá participando de esta audiencia justamente por esto. Confío en que van a ser escuchados todos los argentinos. Vi a muchos argentinos con distintas posturas, pero todos con una fuerza y con una vehemencia que como argentina me hace feliz. Estamos luchando todos para que las cosas mejoren; tenemos distintos puntos de vista y distintos modos de expresarlo, pero con este común denominador.

El interés de esta participación es por representar a un lugar emblemático de Mar del Plata, el Torreón del Monje. Mi familia está a cargo de los destinos del Torreón desde hace treinta y siete años. Me tocó acompañar a mi marido en los primeros años, quien falleció exactamente hace tres años. Continúo ahora con nuestros tres hijos, con quienes nos encontramos trabajando en un nuevo proyecto, que justamente fue debatido y ventilado en la audiencia pública en el Honorable Concejo Deliberante de Mar del Plata, porque fue producto de una iniciativa privada.

Así que esta es, en realidad, la tercera audiencia pública a la que asisto. Han sido muy buenos los resultados de las audiencias públicas que cité recientemente, porque se enriqueció y se escucharon otros aspectos, y escucharse ayuda mucho.

En Mar del Plata, a lo largo de estos treinta y siete años -primero obviamente acompañando a mi esposo y ahora a mis hijos- vi muchos cambios políticos y muchas políticas de turismo diferentes, pero siempre queda pendiente el cómo llegar rápidamente y de forma segura a Mar del Plata. Sabemos que antes de la autovía 2, la ruta a Mar del Plata era la ruta de la muerte, situación que se ha ido mejorando y confío en que va a continuar con el mejoramiento de las rutas terrestres.

Generar mayor afluencia de visitantes, no solamente de turistas, sino de visitantes a Mar del Plata, es necesario y es justo, porque Mar del Plata está preparada para recibir gente; así fue desde un principio. Entonces, me parece importantísimo todo lo que sume y todo lo que se articule para una mayor conectividad dentro de nuestro

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 388

país, primero para favorecer el turismo interno y, luego, obviamente, el externo también, el del exterior, porque nos va a venir bien que miren con agrado a la Argentina.

Tenemos que sumarnos sin dudas a esta posibilidad, pero obviamente cuidando lo nuestro, preservando absolutamente a Aerolíneas Argentinas y a Austral, cuidando todo lo que se ha desarrollado por expertos en los temas que se han ventilado, sin duda.

Es necesario lograr bajar los costos de los pasajes, y creo que han estado todos de acuerdo en que son altísimos. Ello genera una barrera para que se pueda acceder a viajar y, fundamentalmente, conocer nuestro país.

Yo hoy hablo por Mar del Plata, es inevitable que con altos costos no se llega. Entonces, vemos absolutamente favorable el incremento de rutas aéreas.

Creo que debería ser absolutamente importante considerar que las empresas que se incorporen guarden una continuidad de tránsito. Quiere decir que no comencemos todos los empresarios de Mar del Plata a abrir las puertas de las empresas y a generar fuentes de trabajo que luego no puedan ser sostenidas en el tiempo. El tema de la continuidad de las rutas aéreas y de las frecuencias obviamente lo marcarán los tiempos, pero esta es una recomendación que hago desde mi sector.

Debo decir algo más. Somos integrantes de Cebra, la Cámara de Empresarios de Balnearios, Restaurantes y Afines de Mar del Plata, donde en la última reunión de hace cuatro días justamente se ventiló este tema. Si bien no vengo por Cebra, debo decir que allí se vio favorablemente la incorporación de nuevas líneas aéreas, con las limitaciones que acabo de decir.

Gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señora Sarlo.

A continuación, la señora Gabriela Magnoler, por el Ente Municipal de Turismo de Mar del Plata, EMTUR. Adelante, por favor.

Sra. Magnoler.- Hola, buenas tardes a todos.

Sr. Moderador (Corcuera).- Buenas tardes.

Sra. Magnoler.- Gracias por la participación. Acá está Mar del Plata presente. Justo estamos todos juntos en las exposiciones.

Les quiero contar un poquito sobre la ciudad. El desarrollo de la conectividad y la amplia oferta de alternativas resultan fundamentales para el desarrollo turístico de la ciudad. La concreción de un plan de conectividad aerocomercial es uno de los objetivos fundamentales que tenemos para lograr el crecimiento, no solamente turístico de la ciudad, sino también económico. Obviamente que esto automáticamente se refleja en nuevos puestos de trabajo. Para ello tenemos la misión de elaborar pautas que sirvan de referencia para la identificación de mercados, la formulación de potenciales mapas de conectividad y la generación de agendas de trabajo.

Estamos convencidos de que la conectividad aérea es uno de los ejes más relevantes que le permitirán a Mar del Plata potenciar aún más su crecimiento y -vuelvo a repetir- generar nuevas fuentes de trabajo.

Mar del Plata es la ciudad turística más representativa del país. Todos los años recibimos a 8 millones de visitantes que vienen a disfrutar de nuestras playas, de nuestra oferta cultural y deportiva, de circuitos rurales y serranos y también de nuestra gastronomía. Cuenta con más de 56 mil plazas hoteleras activas y más de 300 mil extra-hoteleras. Además, es una de las principales plazas de realización de turismo de reuniones en nuestro país, con 42 mil metros cuadrados destinados a eventos.

Actualmente los arribos a la ciudad se realizan principalmente por vía terrestre y en un porcentaje muy inferior por vía aérea. Alrededor de 90 mil pasajeros es nuestra

A.N.A.C
FOLIO
Nº 389

última cifra, habiendo llegado en algún momento a recibir 600 mil visitantes en forma aérea.

Nuestra intención es modificar esta última realidad y sumar más alternativas a los visitantes al momento de elegir su traslado a la ciudad, sobre todo porque Mar del Plata cuenta actualmente con el aeropuerto Astor Piazzolla, un aeropuerto internacional a 7 kilómetros al norte de la ciudad.

Este año hemos sumado las rutas de Córdoba, de Mendoza, de Rosario y de Tucumán gracias a Aerolíneas Argentinas, y también hemos sumado la ruta de Salta gracias a la empresa Andes.

Nosotros poseemos un aeropuerto que está en operación continua las 24 horas; cuenta con 12 posiciones de estacionamiento de aeronaves. Poseemos servicio de aduanas, migraciones y sanidad de fronteras, sala Vip, estacionamiento para vehículos, confitería y restaurante.

No podemos desconocer que Mar del Plata y todo el partido de General Pueyrredón constituyen el segundo cordón frutihortícola más importante del país, como así también la industria pesquera y de conservas que está localizada en el puerto de Mar del Plata.

Podemos concluir que la incorporación de nuevas rutas y, eventualmente, la creación de un HUB de conexión en Mar del Plata, es posible por varias razones: la infraestructura aeroportuaria es acorde a la operación internacional de aeronaves y existe una terminal de carga habilitada como depósito fiscal que facilita la operación de carga y descarga de mercaderías.

Es por ello que desde Mar del Plata llevaremos adelante las gestiones necesarias para sumar mayor cantidad de frecuencias y la incorporación de nuevas rutas a fin de incrementar el flujo de visitantes a la ciudad durante todo el año, sea vía terrestre o vía aérea, todo orientado a lograr no solamente un crecimiento turístico sino también económico de nuestra ciudad, buscando el bien común de todos los ciudadanos.

Muchas gracias por la participación. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señora Magnoler.

Antes de que me olvide, cabe citar algo a raíz de un punto que marcó la representante de una de las cinco empresas proponentes, American Jet. Ella pedía que se responda a un planteo que se hizo después de su presentación en relación a las capacidades de esa empresa para poder llevar adelante su propuesta.

Le respondimos que en realidad ese tipo de respuestas se hacen por escrito, porque si no uno no termina más en el ida y vuelta de respuestas y contra-respuestas de lo que van a ser los puntos de diversos sectores en conflicto o en contraste de intereses en este momento.

Pero es importante que esa información escrita se acerque cuanto antes a la mesa o a la ANAC para que pueda ser incorporada en el informe de la audiencia, que se va a realizar a posteriori, en los próximos 10 o 15 días. Es importante que quienes están a favor de otro punto de vista puedan acercar sus materiales a la ANAC.

¿Estamos de acuerdo, doctora? Muy bien.

Ahora es el turno del señor Agustín Fernando Munnich, particular interesado.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Tiene entonces la palabra el señor Carlos Patrani.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Entonces, es el turno del jefe de gabinete de la Municipalidad de Bariloche, el señor Pablo Chamatropulos.

Sr. Chamatropulos.- Buenas tardes.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 390

En primer lugar, quiero agradecer especialmente la realización de esta convocatoria pública -lo que ya ha sido resaltado por otros participantes-, a los responsables y funcionarios presentes en esta audiencia, al público en general y a los preopinantes.

Por supuesto, hay agradecimientos especiales que tienen que ver con mi presentación: al área de estadísticas de la Municipalidad de San Carlos de Bariloche y al señor secretario de Turismo -que me acompaña en la presentación-, el señor Marcos Barberis, nuestro secretario de Turismo local, que por supuesto para la ciudad de San Carlos de Bariloche es un cargo estratégico. Traigo también, por supuesto, el saludo del intendente municipal, el ingeniero Gustavo Gennuso.

Agradezco especialmente al moderador de la asamblea, el licenciado Javier Corcuera. Quiero felicitarlo por su disposición para el diálogo y por el manejo de la audiencia pública. Ya hemos tenido la oportunidad, desde Bariloche, de participar en otras audiencias públicas que fueron coordinadas o moderadas por él, como fue en el caso de la audiencia pública del gas, un tema fundamental para la Patagonia en general y para Bariloche en particular, donde nos presentó en esa oportunidad, en una ponencia excelente, la doctora Natacha Vázquez del municipio de San Carlos de Bariloche.

Hechos los agradecimientos que corresponden, en primer lugar vamos a tratar de expresar la importancia en cuanto a nuestra opinión, que -me permito adelantarlo inmediatamente- es favorable a la incorporación de rutas aéreas a la localidad de San Carlos de Bariloche y a la presencia de nuevas empresas.

El objetivo general de esta presentación es, justamente, hacer una evaluación respecto del valor de las tarifas aéreas y su vinculación con la cantidad de flujo turístico en la localidad.

Se ha hecho este trabajo a lo largo de este año a partir de una convicción que tiene la localidad -y que ha podido ser acreditada con este estudio y con algún otro- respecto de que las tarifas aéreas a la ciudad de San Carlos de Bariloche son particularmente caras. Se ha dicho en esta audiencia que las tarifas aéreas en la Argentina son caras; en esta carestía general del transporte aéreo en nuestro país, Bariloche tiene una carestía particular, que pretendemos poner en consideración de todos ustedes.

Lo que se ha hecho es compulsar todas las tarifas a San Carlos de Bariloche y a otras localidades con un mes de anticipación. Quienes conocen el rubro del transporte aerocomercial saben que se consiguen así tarifas más baratas. Sabiendo que hay cuatro bandas tarifarias que le aparecen al usuario expuestas en internet, se eligió la más barata y, a partir de ahí, se hizo la comparación.

En esa comparación de tarifas lo que es necesario agregar para la localidad de San Carlos de Bariloche es la variación producida en los últimos diez años respecto del flujo turístico. Se ha mantenido estable, aunque decayendo ligeramente, con un pico en el año 2006 de 800 mil pasajeros y, en 2015 -que es el año que ingresa en el reporte-, 706 mil pasajeros.

Hay que decir que el 55 por ciento de los pasajeros o de los turistas que llegan a San Carlos de Bariloche lo hace por avión y que la inmensa mayoría de ellos lo hacen desde Buenos Aires.

En esta filmina ven cómo han variado esas distintas localidades en función del crecimiento o decrecimiento. Hay algo que nos emparenta con Mar del Plata, además de la carestía de las tarifas aéreas; me refiero a la caída del turismo, que es la hipótesis que venimos a sostener aquí: Bariloche ha caído turísticamente fundamentalmente por la carestía de las tarifas aéreas.

ANAC FOLIO Nº 391

Acá no hay una explicación, hay un cuadro comparativo de 2005 y 2015 para cada una de las localidades; apenas caen dos o tres: Villa La Angostura -muy emparentada por supuesto con Bariloche, porque tienen el mismo aeropuerto- y Mar del Plata, que también cae; el resto crece en todos los casos.

En la siguiente filmina está más claro. Villa La Angostura cae el 17, Bariloche el 12, Mar del Plata el 9 y todos los demás destinos turísticos crecen; Carlos Paz crece el 87 y Calafate el 73. Carlos Paz crece a pesar de tener una tarifa aérea cara, pero también es cierto que su asistencia vial es mucho mejor a la de San Carlos de Bariloche. Calafate claramente es el ejemplo contrario, porque queda mucho más lejos y ha crecido muchísimo a partir de una tarifa muy razonable.

Aquí hemos comparado los valores de tarifas aéreas por kilómetro en lo que hace a la aeronavegación comercial y el transporte interurbano de pasajeros. El interurbano se mantiene estable -sale alrededor de 1,30 por kilómetro-, mientras que el aéreo varía de 4,93 a 2,01, estando Bariloche en 3,50, dentro de los destinos caros.

Esta es la filmina más ilustrativa, porque es un cruce entre el crecimiento, el estancamiento o decrecimiento de los destinos turísticos junto a la otra variable, que es la tarifa aérea. Vamos a ver que el grupo de localidades que tienen crecimiento turístico ha tenido tarifas más razonables. Esta es la altura del cuadro y, por el contrario, los destinos turísticos que han tenido tarifas caras -porque están más alto- están más hacia este eje -que representa que no han crecido o incluso han decrecido-; hay justamente una asociación lineal entre los destinos caros en las tarifas aéreas y descenso o estancamiento turístico y destinos baratos y crecimiento. Claramente, la implicancia o el ejemplo más fuerte es Calafate, donde valía 2,10 el kilómetro transportado contra 3,50 de San Carlos de Bariloche, que fue el destino turístico que más creció en la década.

Bueno, en esta filmina están las conclusiones. Es básicamente esto que he dicho, así que pido dejarlas incorporadas.

La tarifa aérea está directamente vinculada con el crecimiento o no de la localidad. En nuestro caso, el producto bruto barilochense se alimenta esencialmente de la actividad turística, con ello el empleo y la calidad de vida de los barilochenses.

Un ejemplo que también es muy ilustrativo es una reciente oferta de una de las operadoras. De los distintos destinos -hay tres que quedan más lejos que Bariloche-, el más caro es San Carlos de Bariloche; esto en un promedio menor, porque es una oferta, esas que conocen algunos usuarios y que se sacan apenas durante cuatro horas. Fíjense que el más caro de todos los destinos es San Carlos de Bariloche.

Esto es un ejemplo de esta semana, de cuánto sale un pasaje a Bariloche. Como ya se ha dicho, sale alrededor de 11 mil pesos ir y volver en dos días.

Esta es la última filmina, y creo que es el mejor ejemplo: ir a pasar las fiestas a San Carlos de Bariloche el viernes 30 y volver el domingo 1° de enero le sale a un matrimonio 28.361 pesos; es decir, es más caro ir a Bariloche que cruzar el Océano Atlántico. Esta ha sido una política en general de las actuales compañías y que tiene que ver con que el destino tiene una gran demanda, pero hemos pagado el precio los barilochenses con nuestro propio desarrollo y los turistas que no llegan a la localidad.

Finalmente, en el minuto y medio que me queda para ajustarme al tiempo indicado, quisiera señalar algunas conclusiones respecto de este trabajo.

Básicamente, coincido con el intendente Horacio Quiroga en cuanto a que lo que aquí se debate es la decisión pública, y la decisión pública tiene que sopesar intereses. Y hay tres tipos de intereses -él lo dijo bien-: el general, el sectorial y el personal. Claramente, el orden por el cual se tiene que decidir el Estado es el del interés general.

Acá ha habido expresiones de intereses particulares que, si bien son legítimos, son intereses particulares. Me refiero a los intereses de los gremios, de las empresas -las

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC FOLIO 392

que quieren entrar, las que no quieren que entren y las que no están en el sector pero que tienen el negocio de pasajeros, como es el caso del transporte automotor, que tampoco quieren que entren-, de las asociaciones de usuarios -que no estuvieron presentes- y, por supuesto, de las ciudades, de las agencias y del trabajo barilochense.

Quiero agregar un dato que no es menor y que no se puso sobre la mesa: la accidentología vial que tiene la Argentina. En la Argentina mueren 5 mil personas en accidentes de tránsito viales. En la aviación aerocomercial, la accidentología hoy vigente en el mundo -y también en la Argentina, digámoslo- es de 1 cada 2 millones de partidas.

Es decir, todos sabemos que la aeronáutica representa el medio de transporte más seguro del país y todos sabemos que en nuestra bendita Argentina, con rutas de una mano de ida y una mano de vuelta, ir a San Carlos de Bariloche representa estar en 1.800 oportunidades a dos segundos de la muerte, que es el tiempo en el que podrían impactar dos vehículos de frente. De tal manera que los cinco mil muertos en las rutas representaría -para aquellos que han sostenido el argumento de la seguridad o no de las famosas low cost- que se caigan 33 Boeing por año, que es lo mismo que tres Boeing con 150 pasajeros por mes, cosa que a Dios gracias no ocurre.

Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Chamatropulos.

Tiene la palabra a continuación el señor Fernando Rizzi, defensor del pueblo de la Municipalidad de General Pueyrredón. Es el primer defensor del pueblo que tenemos hoy, yo que he visto tantos defensores del pueblo en las anteriores.

Sr. Rizzi.- Tal cual.

Sr. Moderador (Corcuera).- Bueno, buenas tardes y adelante, señor Rizzi.

Sr. Rizzi.- Buenas tardes.

En primer lugar, quiero ponderar el mecanismo de la audiencia pública como un medio de participación, no solo un medio de participación para que la gente pueda expresar lo que siente, lo que cree, lo que anhela y lo que añora, sino también para que pueda informarse, es decir, ejercer el derecho a opinar y el derecho a la información.

Me toca venir desde Mar del Plata. Quien preopinaba decía que no estaban presentes en la sala entidades de consumidores y usuarios.

Creo que como defensores del pueblo tenemos que expresar la voz del usuario, el derecho del usuario a tener un servicio y un sistema de transporte que sea entendido como un servicio público de calidad accesible y a tarifas razonables, un derecho a la calidad de vida -el acceder a un servicio público de transporte de calidad- y un derecho a tener muchos otros derechos a los cuales se accede a través de medios eficientes de transporte, en este caso el aéreo.

Me tocó ser el último de un grupo de marplatenses -la señora María del Carmen Sarlo, el doctor Fernández y la presidenta del EMTUR, Gabriela Magnoler- que han expresado lo que Mar del Plata piensa, anhela y necesita en este sentido.

Creo que garantizar a los habitantes el derecho al transporte público significa también garantizar el acceso a otros derechos, como es el derecho a la salud -como muy bien lo expresaba el doctor Diego Fernández-, el derecho a recibir medicación que tiene plazos de vencimiento de horas, el derecho a poder trasladarse para realizar tratamientos yendo y regresando en el día, el derecho a enseñar y aprender -para quienes necesitan trasladarse para dar o recibir clases en jornadas o congresos-, el derecho a ejercer la industria lícita, el derecho de reunión -para aquellos que necesitan trasladarse yendo y volviendo en el día, en contraposición o contraste con la realidad que tenemos hoy, que demanda muchas horas salir muy temprano en la mañana y regresar a última hora de la noche en avión por falta de ofertas aéreas o de frecuencias suficientes- y el derecho del

A.N.A.C. FOLIO Nº 393

turismo de reuniones -que en Mar del Plata es muy importante y que hace que muchas veces alguien se tenga que trasladar a una convención y tenga pocas horas para hacerlo, para lo cual obviamente el circuito terrestre no sirve.

Nosotros entendemos que los marplatenses, los batanenses y los miembros de la región -el subsecretario Crotto habló de una población de casi un millón de personas- merecemos poder acceder a mayores frecuencias, a nuevas rutas y, sobre todo, a precios accesibles, a tarifas justas y razonables -que distan de ser las que hoy debemos afrontar en virtud de los pocos servicios que tenemos.

Necesitamos terminar con el centralismo aéreo, con el federalismo que hoy tenemos, donde prácticamente para hacer cualquier desplazamiento a lo largo y a lo ancho de nuestro querido país tenemos que caer siempre en el Aeroparque Newbery, salvo ahora en lo que puede significar para Mar del Plata tener nuevos destinos, como se mencionó: Rosario, Salta, Córdoba y Mendoza.

Realmente necesitamos tener nuevas rutas que nos contacten con otras ciudades. Ojalá que algún día podamos contactarnos con La Plata, con Bahía Blanca y con muchísimas de las ciudades donde tenemos frecuencia de relación.

Además, tenemos que tener en cuenta que desde hace aproximadamente dos años los marplatenses no tenemos servicio de tren. Estamos aislados del transporte ferroviario; es posible, con suerte, que el 15 de enero se reanude el servicio ferroviario, cosa que está todavía sujeta a pruebas y a ensayos. Por supuesto que, si bien tienen costos muy accesibles, es una modalidad muy desventajosa. Estamos hablando de tramos de 6 o 7 horas, lo que hace que la gente pueda usar el tren solamente si se va a trasladar por varios días a Mar del Plata, o desde Mar del Plata a otro punto del país.

Es cierto que la Secretaría de Planificación del Ministerio de Transporte debe trabajar en un estudio de intermodalidad para que todos los medios de transporte puedan convivir y, sobre todo -y esto es muy importante-, para que se mantengan las fuentes de trabajo. Pero también es cierto que este estudio o este análisis del transporte y las necesidades del transporte público deben ponderar y deben presente el derecho de los usuarios a acceder a distintas prestaciones -que deben ser de calidad, que deben unir nuevos destinos y que deben brindarnos mayores frecuencias- a una tarifa accesible.

Estuvimos hablando con distintos colegios profesionales -de gestores, magistrados, abogados y médicos- que necesariamente necesitan trasladarse a la ciudad de La Plata, a la Ciudad de Buenos Aires y otras capitales de provincias con asiduidad y con celeridad. Coincidíamos en la necesidad que tiene Mar del Plata de lograr una mayor conectividad.

Yo traje aquí como ejemplo una presentación que hizo el Colegio de Gestores, que dice: "Como profesionales, es habitual que debamos trasladarnos hacia la ciudad de La Plata, Buenos Aires y otras ciudades por motivos laborales, debiendo regresar en el día en el caso específico de La Plata en los traslados desde y hacia Mar del Plata, que actualmente solo pueden realizarse por ómnibus y por escasas líneas y horarios. Un viaje promedio comienza a las dos de la madrugada con regreso a las 20 o 23 horas, dependiendo de la empresa y de la posibilidad de llegar a tomar el mismo en la terminal de ómnibus de dicha ciudad. Ello implica la pérdida total de un día por transporte y el correspondiente gasto que demanda, que no es económico por las comodidades brindadas.

Nuestros profesionales así como otros con quienes habitualmente compartimos viajes como abogados, docentes, personal policial y de otras reparticiones, así como ciudadanos del común, vemos afectada nuestra vida profesional y familiar en viajes que son ineludibles por la necesidad de tener que recurrir a la administrativa provincial o nacional con sede en dichas ciudades. Poder contar con un servicio aéreo eficiente,

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C
FOLIO
394
Nº

económico y con varias frecuencias en el día nos posibilitaría poder desarrollar nuestra tarea con mucho mayor profesionalismo y eficiencia, además de los beneficios obvios de tiempo tan importantes en el día de hoy. Todo ello sin dejar de lado que sin duda nuestras actividades se incrementarían dando mayor flujo de turistas, que también podrían utilizar estos servicios."

Por lo tanto, señor presidente, venimos desde la Defensoría del Pueblo a recalcar el derecho de los usuarios del servicio público de transporte aéreo de contar con una mayor conectividad de la ciudad de Mar del Plata, de contar con una mayor conectividad para toda la zona, que va a servir tanto para aquellos que quieran llegar a Mar del Plata como para aquellos que necesiten desplazarse desde la ciudad de Mar del Plata, entendiendo que el servicio público de transporte aéreo es un derecho humano también. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Rizzi.

El señor Juan Blas Taladri, de la Unión del Comercio, la Industria y la Producción, UCIP, de la ciudad de Mar del Plata, tengo entendido que no se encuentra. Él sería el último del grupo de las presentaciones representando a municipios o instituciones municipales, si no fuera por el señor Felice, que está en el número de orden 60, de la Municipalidad de Villa Gesell, quien ha solicitado ocupar el lugar del señor Juan Blas Taladri a continuación.

¿Está el señor Felice, entonces? Así hacemos el cierre de ese segmento. Adelante, señor Felice.

Sr. Felice.- Buenas tardes. Un saludo para todos, señor presidente, autoridades presentes y público en general. La verdad es que es un orgullo poder representar a Villa Gesell en esta oportunidad y en esta temática, y tener la posibilidad de ocupar este lugar en el cual vamos a poder charlar y tener la oportunidad de recuperar la ruta aérea que Villa Gesell ha tenido históricamente.

En este sentido, quisiera poner en contexto y contarles un poco nuestra historia. Villa Gesell ha tenido vuelos desde el año 1975, cuando en ese año se inaugura el aeropuerto. La década del 70 fue muy importante para el desarrollo turístico del municipio, que indudablemente vino de la mano de la creación e inauguración del aeropuerto con los vuelos que comenzaron a operar en aquella oportunidad. En aquel tiempo, lo hacía Aerolíneas Argentinas con el Fokker F-28, luego se fueron incrementando las frecuencias y fueron operando aviones más importantes, llegando a hacerlo Boeing 737, por ejemplo, también de Aerolíneas Argentinas, y el 707 en su momento. Hasta que en la década del 90, por el cambio en el estatus de seguridad del aeropuerto, que el director general Alejandro Álvarez seguramente sabrá muy bien, las compañías aéreas comenzaron a volar con aviones de mediano porte.

Asimismo, quisiera recordarles que en este aeropuerto de Villa Gesell no solamente ha operado Aerolíneas Argentinas, sino también compañías como LAPA, Dinar, Laer -en su momento con aviones turbohélice de 19 plazas- y recientemente la compañía Sol, que operó hasta el mes de enero de 2016. Luego de la quiebra, nos quedamos sin este servicio tan importante para un destino tan importante como es Villa Gesell.

Quisiera comentarles también algunos datos. Villa Gesell es un destino turístico que recibe un 1.500.000 turistas al año solamente en temporada alta y se incorporan unos 300.000 más durante el año, gracias a la política de fines de semana largos que es muy importante mantener y que nos permite seguir impulsando la ciudad y la economía local; es una ciudad en la que habitan 40.000 personas durante todo el año. Incluso, este aeropuerto no solamente atiende a este destino turístico que dentro de la provincia de Buenos Aires está en el podio en cuanto a la recepción de turistas, sino que también

A.N.A.C.
FOLIO
Nº 395

atiende a una región. Nosotros tenemos el vecino municipio de Pinamar, Mar Chiquita, el Partido de la Costa, en un radio que no supera los 100 kilómetros de distancia. Entonces, no solo es importante para nuestro municipio, sino también para municipios que todos juntos -un millón y medio Pinamar, casi 2 millones el Partido de la Costa- durante el año recibimos, según sea temporada alta o todo el año, entre 5 a 7 millones de turistas. En este sentido, rescato un dato que aportó la presidenta del Ente de Turismo de Mar del Plata en el sentido de que Mar del Plata recibe 8 millones de turistas, y estamos hablando que en esta región, a través de este aeropuerto, podríamos estar atendiendo la necesidad de 7 millones de turistas.

También quiero contarles un poquito que el aeropuerto se encuentra operativo todo el año y el municipio hace un esfuerzo importante por mantener esa operatividad en todas las condiciones necesarias en cuanto a la seguridad. De hecho, el aeropuerto recibe vuelos de pequeño porte, vuelos privados, durante todo el año, que muchas veces no van al municipio de Villa Gesell, sino a Cariló. Les recuerdo que hay localidades importantes en la región, como Cariló, Mar de las Pampas, Mar Azul, Pinamar y el Partido de General Madariaga, que también es un municipio que vive de la agroindustria o de las pymes vinculadas al campo y que también tiene la necesidad de poder tener este tipo de servicio.

En este último tramo del año hemos realizado un convenio con la compañía aérea LADE por el que por primera vez en la historia se ha capacitado a empleados municipales como auxiliares de pista, lo que también demuestra el interés de cumplir con todas las cuestiones que tienen que ver con la seguridad y el interés de revalorizar a nuestros empleados, al trabajador local, dándoles en este caso un curso de nivel internacional. De esta manera cumplimos también con las necesidades que requeriría cualquiera de las compañías aéreas o de las rutas que están en cuestión para poder brindar un servicio eficiente y cubrir las necesidades requeridas.

En cuanto a la situación del mercado actual, fíjense que estamos hablando de un destino turístico, de un municipio que tal vez recibe más turistas que una provincia entera. Independientemente de las banderías políticas, que son diferentes en los destinos turísticos de nuestros vecinos que estoy mencionando -en nuestro caso, el intendente Gustavo Barrera, en Villa Gesell, representa al Frente para la Victoria, pero Pinamar y Madariaga son de Cambiemos y el Partido de la Costa del Frente para la Victoria también-, nos integramos y trabajamos en conjunto porque creemos que en el turismo no debe haber diferencias políticas y creamos una región que se llama Caminos del Tuyú.

¿Cuál es el objetivo de esta unión? Romper con la estacionalidad y poder brindar a nuestros vecinos la posibilidad de trabajar durante el año. Está clarísimo que estos destinos turísticos mencionados viven esencialmente de la actividad turística y son destinos que sufren marcadamente la estacionalidad. En consecuencia, nos unimos para poder nutrirnos de los atractivos del otro municipio y de esa forma poder darle un valor agregado al turista de manera tal que cuando se visita nuestra región, no solamente se consuma el producto sol y playa, sino que estamos tendiendo a complementar las posibilidades que nos brindan los partidos de General Lavalle o General Madariaga y ofrecer actividades de campo, turismo rural y demás.

También bregamos, en esa ruptura de estacionalidad, por ofrecernos en el mercado del turismo de reuniones. Creemos que tenemos un producto interesante, sobre todo, en las localidades que han surgido en los últimos veinte años, como Mar de las Pampas y Mar Azul, donde tenemos una excelente calidad en infraestructura hotelera. Creemos que este puede ser un año para apuntar a ese nicho de mercado.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 396

Quisiera complementar mi exposición con algunos datos importantes. Villa Gesell cuenta con 460 hoteles, 27.000 plazas hoteleras, cuatro veces más de plazas extra hoteleras, y podríamos decir que en los municipios vecinos tenemos una situación similar. Por eso la importancia de poder ir ofreciendo a los turistas potenciales esta posibilidad de poder variar en los servicios que se puedan tomar para llegar a nuestros destinos. Si bien históricamente la Costa Atlántica ha estado muy bien cubierta por el transporte terrestre, por las compañías de autotransporte terrestre, es importante -en el contexto en el que hoy estamos viviendo, en el que incluso el turista tiene la posibilidad de viajar a destinos regionales como Brasil, Uruguay y Chile- contar con la posibilidad de que las compañías aéreas puedan arribar a nuestro aeropuerto, lo que nos daría llegada desde puntos del país que hoy ven dificultada esta posibilidad. Por ejemplo, los destinos desde el extremo sur. Tengo entendido que una de las compañías que tocaría Villa Gesell haría escala en Bahía Blanca y en otros lugares del sur.

De esa manera estaríamos logrando mayor conectividad, que es lo que principalmente nos está interesando, y podríamos ampliar las posibilidades de llegar al mercado y atender estos números que, como les comentaba, son muy importantes. Tener 400 hoteles abiertos durante el verano, que satisfagan esta necesidad de muchos habitantes de nuestro país de poder vacacionar en nuestras playas, implica un esfuerzo muy grande sostenerlos y ayudarlos a que tengan abierto todo el año y puedan brindar fuentes de trabajo.

Por lo tanto, quiero aprovechar esta oportunidad para reafirmar nuestro interés y la garantía a aquellas empresas aéreas, a cualquiera de ellas que quiera volar a nuestro aeropuerto, en el sentido de que nuestro municipio se compromete a mantener operativo el aeropuerto y poder brindar las garantías necesarias para que se pueda desarrollar. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Felice.

Terminadas las presentaciones de municipios e instituciones y organismos municipales y provinciales, a continuación está el señor Diego Daniel García, por Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A.

Sr. García.- Señores miembros de la Junta Asesora del Transporte Aéreo, autoridades nacionales, representantes de las empresas peticionantes y demás participantes: me presento ante esta audiencia pública en mi carácter de apoderado de Aerolíneas Argentinas S.A. y de Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A.

En tal carácter quiero manifestar que el Grupo Aerolíneas entiende que la realización de una audiencia pública luego de diez años es una oportunidad para colaborar con la autoridad competente, brindándole su experiencia y perspectivas del mercado a los fines de que esta cuente con todos los elementos necesarios para adoptar la mejor decisión posible.

Es por ello que el Grupo aportará por escrito ante esta audiencia su visión respecto de ciertas cuestiones puntuales vinculadas al cumplimiento de acuerdos bilaterales, sus planes para los próximos años, la demanda potencial en función de los factores de ocupación, las posibilidades reales de la infraestructura -lo que incluye el estado general de los aeropuertos, la oferta disponible de combustible, etcétera- y ciertas cuestiones relacionadas con el marco regulatorio de la actividad.

De los puntos antes mencionados, destacamos que para Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur las restricciones que hoy aconsejan revisar con detenimiento acerca de las solicitudes formuladas por las empresas peticionarias obedecen en su mayor parte a cuestiones de índole técnica. Queremos enfatizar que el Grupo Aerolíneas se encuentra preparado para competir en base a su extensa experiencia en el mercado, posicionamiento de su marca y conocimiento de los

A.N.A.C. FOLIO 397 Nº

pasajeros. Solo como ejemplo, en 2016 el grupo registró un aumento del 7 por ciento de pasajeros transportados versus el último año.

Estamos trabajando fuertemente enfocados en brindar una mayor y mejor oferta de servicios para incrementar la cantidad de pasajeros, tanto a nivel nacional como internacional. En este último sentido, tenemos expresas instrucciones de nuestro principal accionista, el Estado nacional, para que continuemos por la senda de crecimiento aumentando frecuencias, incorporando aeronaves y volando a más rutas.

Auspiciamos que la competencia se dé en un marco de reglas justas, claras y equitativas para que todos los operadores actuales y futuros elijan a la Argentina como un destino atractivo y seguro, generando con ello mayores opciones para los pasajeros, mejores posibilidades de conectividad y un desarrollo económico sustentable para el país.

Gracias por brindarme estos minutos para plantear la posición del Grupo Aerolíneas. Buenas tardes. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor García. Entonces, nos deja el material.

Sr. García.- He entregado una copia firmada.

Sr. Moderador (Corcuera).- Muy bien, muchas gracias, muy amable por su presentación.

A continuación, el señor Marcelo Belelli, de la Asociación Trabajadores del Estado, ATE. ¿Se encuentra presente? Adelante, señor Belelli.

Sr. Belelli.- Buenas tardes, ¿cómo están? Es un gusto saludar la convocatoria a esta audiencia. Como gremio de empleados públicos, como gremio estatal, saludamos a las entidades gremiales de la compañía Aerolíneas Argentinas. Somos solidarios en sus reclamos y sus planteos. Tal como planteó el compañero de la UTA respecto de esta situación, esta postura o esta relativa realidad que como también mencionaban incumbe al interés colectivo, se sale de una forma amplia y dialogando.

Nosotros saludamos y creemos positivo este espacio de diálogo, pero creemos que si tenemos que ir camino a una salida de fondo, tenemos que poner en discusión todo el transporte en la República Argentina y avanzar en una política de transporte que incluya el transporte aerocomercial, pero que no se limite a una asamblea pública aislada, porque entendemos que es lo suficientemente pesado como para poder darle toda la entidad que sea necesaria.

Como entidad gremial nosotros planteamos una serie de ejes que entendemos son los ejes de fondo y que hacen a la profundidad de la discusión que se está planteando acá. Básicamente, señores, creemos que hay tres ejes. El primer eje, como bien mencionaban muchos funcionarios públicos, elegidos democráticamente por su pueblo, tiene que ver con la conectividad. La conectividad, el fomento, la interconexión, son elementos lo suficientemente pesados como para ponerlos en discusión de forma amplia, sincera y con toda la seriedad que nos imponen.

Cuando hablamos de conectividad, por lo menos nosotros, como ATE, sin ser un gremio de compañía aérea, pero sí un gremio estatal con participación en los organismos que tienen la responsabilidad de prestación del servicio de tránsito aéreo y auxiliares, la responsabilidad de regular y normar, entendemos que el hecho de plantear la conectividad garantizada por compañías aéreas que de alguna manera no se conoce mucho su historia, sus precedentes, por lo menos nos genera un poco de ruido. Y lo decimos con respeto, porque el hecho de que nos genere ruido no quiere decir que lo neguemos o que estemos en contra, sino que por lo menos creemos que es algo que debe ser discutido con un poco más de profundidad.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 398

He escuchado los argumentos de todos los funcionarios públicos que han hablado, de los secretarios de turismo, de los ministros de turismo, y es muy interesante el amor que le ponen a su territorio; ese hecho de querer garantizar que su territorio va a crecer a partir del transporte aéreo es algo muy lindo y saludable, y lo creo sincero, pero el tema es ver si estas compañías lo pueden llegar a garantizar. La conectividad, cuando Aerolíneas dejó de tener peso específico, se dinamitó. Entonces, entendemos que cualquier situación que se genere no tiene que ir en contra de los intereses de la compañía aérea de bandera ni de ninguna de las compañías aéreas de bandera que tiene este país. Este es el primer punto que nosotros queremos plantear. *(Aplausos.)*

El segundo punto que queremos plantear tiene que ver con los puestos de trabajo. Aquí, como representante gremial, me quiero detener algunos minutos. No está el compañero Edgardo Llanos, él también lo planteó, y quiero referirme a la posibilidad de discutir convenios colectivos de trabajo, que es muy interesante. Es muy interesante poder poner en discusión convenios colectivos de trabajo, de espacios laborales que van a empezar a funcionar. Deberíamos estar poniendo en discusión este tema porque de esa forma garantizamos la tranquilidad laboral de toda la gente que se involucre a trabajar en esos ámbitos. Creo que no se desarrolló suficientemente este tema y podría ser un punto al que podríamos dar entidad. Nosotros, como laburantes del Estado, como trabajadores del Estado, como ATE, planteamos la defensa irrestricta de todos los puestos de trabajo de la industria aerocomercial en la Argentina.

El tercer punto atañe un poco más al rol del Estado y al rol del organismo al cual pertenezco, que hoy tiene la posibilidad de charlarlo con la máxima autoridad. Me refiero a cómo la ANAC -habló gente del ORSNA, pero me interesa también plantear el tema- va a dar fiabilidad a este crecimiento que se plantea del transporte aerocomercial. La ANAC tiene la responsabilidad de ser la autoridad aeronáutica y, adyacente a esa responsabilidad de ser autoridad aeronáutica, tiene la responsabilidad de fiscalizar la prestación de los servicios de tránsito aéreo y la responsabilidad de brindar la prestación de los servicios auxiliares, que es interesante y que no se planteó, pero que nosotros queremos plantear. La pregunta es cómo la ANAC, en este proceso de crecimiento de la industria aerocomercial, va a dar contención a esa situación. Creo que esto tampoco está siendo demasiado planteado en el día de hoy.

Creo que no es una limitante, pero sí un elemento que nosotros queremos dejar en consideración de la mesa, ponerlo en discusión de todas estas personas que son de la industria. La forma de poder zanjar y avanzar en ese sentido es en tanto y en cuanto podamos avanzar en una política de transporte aerocomercial con todos los actores involucrados en la mesa.

Creo que hoy por hoy hay una posición tomada respecto a este ingreso de las compañías, del otorgamiento de las rutas aéreas, pero nos está faltando el complemento de algunas situaciones que básicamente tienen que ver con que si realmente estas compañías aéreas van a garantizar la conectividad, si realmente las condiciones de trabajo de los trabajadores va a estar garantizada y si vamos a tener la posibilidad de discutir convenios antes de que empiecen a funcionar plenamente, y si la ANAC, como organismo, como autoridad aeronáutica y como organismo prestador de los servicios auxiliares, va a crecer en consonancia con esa situación.

También se habló de los convenios colectivos de trabajo. Bueno, la ANAC hoy por hoy no tiene la posibilidad de tener un convenio colectivo de trabajo y este es un tema que tenemos que poner en agenda. Creo que es un tema que se está dialogando, que se ha puesto en discusión, pero nosotros queremos poner énfasis porque todas esas cuestiones suman a la seguridad operacional y creo que son elementos lo suficientemente importantes como para poner en discusión.

712 92
A.N.A.C.
FOLIO
Nº 399

De parte de los trabajadores del Estado, de ATE, de los trabajadores del Estado de la ANAC, saludamos nuevamente este espacio y brindamos nuestra solidaridad a los trabajadores de las compañías aéreas. Entendemos que de esta situación de conflicto de intereses que de alguna manera se manifiesta se sale con consenso, con diálogo y con ámbitos legítimos para poder avanzar en una política de transporte aerocomercial sólida y sustentable en el tiempo. Les agradezco mucho por el espacio. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Belelli.

A continuación, el señor Ceferino Farberof. ¿Se encuentra? Sí.

Sr. Farberof.- Buenas tardes a la Junta…

Sr. Moderador (Corcuera).- Perdón, espere un minutito. ¿Podemos resetear el tiempo del señor Farberof? Es de cinco minutos.

Sr. Farberof.- Bueno, la verdad es que me había anotado como municipio de La Matanza e iba a tener diez minutos, pero dije particular. Pero no importa, voy a tratar de abreviar lo máximo posible.

Sr. Moderador (Corcuera).- Bueno, le podemos dar 6 o 7.

Sr. Farberof.- Gracias. Precisamente cuando yo me refiero a La Matanza, me refiero a un municipio del área metropolitana de Buenos Aires, que somos 15 millones de habitantes. Cuando se habla de Buenos Aires, por favor, piensen en Ezeiza. Cuando hoy el secretario de Turismo de la provincia habló de todos los aeropuertos, no habló de Ezeiza. En los años 50, cuando la Argentina era estadísticamente el décimo segundo país receptor de turismo, México era décimo tercero. Hoy estamos en el puesto 44 y camino a caernos en el ranking de turismo receptivo. Por la estadística del propio Ministerio de Turismo, desde el 93 a la fecha, solo tres años fuimos superavitarios en materia de turismo, entre el receptivo y el emisor. El resto siempre fuimos deficitarios.

Entonces, la conectividad es un tema fundamental. Pero la conectividad en forma integral, porque lamentablemente -ya se fue el ministro de Transporte- este es un tema de audiencia pública respecto de uno de los modos del transporte. Pero el transporte hay que verlo como un sistema, algo holístico. No podemos ver los temas en forma aislada. La palabra conectividad, la palabra infraestructura, todo lo que se refirió, siempre fue referido al transporte aéreo. Pero yo les pido a la Junta y a todos los que tienen que decidir, que miren siempre la conectividad en forma integral.

En el año 2001 -año emblemático-, en el mes de marzo se discutió en audiencia pública si era conveniente el traslado o no del Aeroparque a Ezeiza. Desde La Matanza y otros municipios del área metropolitana dijimos: señores, por el contrato, Aeroparque se tiene que cerrar y concentrar todo en Ezeiza -el cabotaje y el internacional- o hacer otro aeropuerto. Pero hubo lobby, empezaron de hablar de una aeroisla, de ampliar el Aeroparque con una aeroisla, Alsogaray y compañía. Y la discusión respecto de Ezeiza era que no había conectividad. Lo que nosotros planteamos fue que había que unir el Aeroparque y Ezeiza con un sistema ferroviario expreso y rápido, porque es la única forma de que si el Aeroparque no se traslada a Ezeiza, estén conectados los dos aeropuertos metropolitanos más importantes, pasando por el Congreso de la Nación.

Después, eso que planteamos en marzo, se dio la posibilidad de repetirlo en el mes de junio, cuando en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, donde gobernaba la Alianza Frepaso-UCR, se abrió la discusión en audiencia pública para tres nuevas líneas de subtes, la F, la G y la I. Nosotros, desde La Matanza, dijimos: señores de la ciudad, si van a invertir en la línea F, en vez de hacerla Constitución-Plaza Italia, háganla estación Hipólito Irigoyen-Facultad de Derecho, porque al pasar frente a estación Buenos Aires en Barracas, y el Belgrano Norte pasar pegado al Aeroparque, vamos a tener la posibilidad de que la ciudad invierta ahora en su línea de subtes, pero en el futuro la Nación invierta en la electrificación de los dos Belgrano y conectar los dos aeropuertos.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 400

En la discusión que hizo la Ciudad en 2001 nosotros planteamos el cumplimiento del Bicentenario en 2016 y que la discusión de la sede olímpica del Bicentenario se iba a discutir siete años antes, en 2009; teníamos que ir por la Ciudad de Buenos Aires para competir como sede olímpica 2016, pero ¿quién la llevó? Río de Janeiro. No se mide en forma estratégica. Hoy la señora de IATA habló del 2035 y del ciento por ciento de aumento en el tráfico aéreo. Perfecto. Ahora, ¿vamos a seguir aumentando un 30, 50, 100 por ciento el Aeroparque yendo de Ezeiza a Aeroparque en los bondis reales, con la congestión que hay en las autopistas, en la General Paz, de aquí al 2035? Es imposible. Hay que pensar holísticamente. Y así fue cuando Aerolíneas en el 2001 ¿qué pasó? Hoy hablaban del poco porcentaje de argentinos que viajan en avión respecto de la cantidad de habitantes, y nos dejan en último lugar a Argentina y Venezuela. Y arriba nos ponen: Chile, Perú, Colombia. Hay cosas obvias, señores: en Venezuela estuvo VIASA y la quebraron, y Aerolíneas estuvo a un metro del suelo en el 2001, que la quebraran y para abrir cielos abiertos.

Yo soy técnico aeronáutico del secundario aunque nunca trabajé en una empresa aérea, pero el vicio del secundario lo heredé. Entonces, me acerqué al gremio de APTA y le pedí datos. Les dije: ¿qué es el plan de Roger Babbitt, que ustedes le pagaron como consultor? Me dieron el plan de Babbitt. Les pedí el famoso plan de Lacetti en el 2001.

Entonces, en base a toda la información que reuní, armé un plan estratégico Aerolíneas-Austral 2002-2020 y lo denominé Cielos Argentinos, para competir con Cielos Abiertos. Bueno, lamentablemente, después el Estado español vendió a Marsans por un euro la compañía, le dio 800 millones y hoy están todos presos.

Entonces, cuando gente en campaña el año pasado me preguntó qué hacer con Aerolíneas. ¿Saben qué les dije? Les dije: muchachos, Aerolíneas tiene que seguir creciendo. Entonces, sobre la famosa tasa de cantidad de personal con respecto a la cantidad de aviones yo les dije: es más fácil, hay que incrementar la cantidad de aviones y se baja el porcentaje. Pero para hacerlo más económico, dije: señores, hay que pensar en el ATR 72, para que los 737-800 hagan todo el vuelo que hoy hace Copa, que competimos en toda América del Sur. El Embraer para hacer todo Brasil-Argentina y los ATR para unir todas las ciudades capitales sin pasar por Buenos Aires. Porque cuando hablan de Buenos Aires siempre hablan de Aeroparque, nunca hablan de Ezeiza para el cabotaje.

Sr. Moderador (Corcuera).- Señor Farberof.

Sr. Farberof.- Listo.

Sr. Moderador (Corcuera).- Estamos.

Sr. Farberof.- Treinta segundos.

Pero nunca se olviden que en el área metropolitana somos 15 millones de habitantes.

Entonces, hoy el que vive en La Matanza o vive en Virrey del Pino tiene que venir al Aeroparque para tomar un vuelo a Mar del Plata o a Rosario, teniendo a Ezeiza pegado.

Entonces, hay que revisar fuertemente la política en general del transporte, en donde el Ministerio de Transporte ha sido un avance y la Secretaría de Planificación es otro avance. Pero tiene que someterse al debate de todos los sectores. Gracias y perdón por la molestia. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias, señor Farberof.

El señor Luciano Corradi, que seguía en el orden del día, tengo entendido que no se encuentra presente. ¿Es cierto?

713
A.N.A.C.
FOLIO
Nº 401

Y después, el señor Martín Brat, que es delegado por UPADEP, solicitó hablar ahora en vez de en su orden del día asignado, debido a que supongo que tal vez tenga que irse rápidamente.

Sr. Brat.- Soy compañero de Luciano Corradi.

Sr. Moderador (Corcuera).- Ah, es por eso. Bueno, muy bien. Adelante, señor Brat.

Sr. Brat.- Me presento. Soy Martín Brat, soy delegado de Falcon...

Sr. Moderador (Corcuera).- Perdón, pero usted habla como particular, no representante formalmente a UPADEP.

Sr. Brat.- No. Soy delegado de base pero en este caso hablo como...

Sr. Moderador (Corcuera).- No, perdone la molestia. Por eso son cinco minutos de tiempo.

Sr. Brat.- No hay problema.

Sr. Moderador (Corcuera).- Adelante. Tranquilo.

Sr. Brat.- Soy Martín Brat, delegado de la empresa Falcon, tercerizados de Aerolíneas Argentinas y militante del PTS en el Frente de Izquierda.

Antes de comenzar, quisiera rendir un homenaje a las víctimas de la tragedia -de la masacre, mejor dicho- de Chapecoense, que para nosotros no es un accidente: es un crimen social porque a costa de bajar los costos se pone en peligro la seguridad de los pasajeros tanto así hasta llegar hasta la muerte, como pasó en esta situación.

Venimos a esta audiencia con la firme convicción de pelear en contra de la apertura de los cielos y de la llegada de las low cost a nuestros aeropuertos. Pero lo hacemos con ninguna confianza realmente en esta audiencia porque creemos, como ya ha sucedido con las audiencias del gas, de la luz y del subte, que esto es un mero trámite administrativo para el gobierno para lograr sus verdaderos objetivos, que no van a escuchar las voces que aquí se levantaron en contra de este ataque sino que el gobierno de los CEO solamente escucha a los CEO nacionales y extranjeros.

La propaganda de las low cost consiste en que bajar sensiblemente los precios de los pasajes, permitiendo que mayores sectores de la población puedan acceder al mercado aéreo.

Aquí se plantea una falsa disyuntiva entre pasajes más baratos y una línea de bandera fuerte con soberanía sobre nuestros cielos. En la Argentina sólo el cinco por ciento de la población puede viajar en avión, en España el 70 por ciento de la población viaja en avión. Esta comparación es tan absurda que implica que, por ejemplo, los trabajadores de limpieza de MyL de Aerolíneas Argentinas, los trabajadores de LATAM, tercerizados, los compañeros que yo represento, que son los compañeros de Falcon, los compañeros de Redguard, los compañeros de GPS, que somos miles de tercerizados que subimos todos los días a los aviones para limpiarlos y controlarlos, en su mayoría nunca voló en uno de ellos.

Yo veo cientos de asientos libres todos los días aterrizando y despegando desde el aeroparque metropolitano, pero son inalcanzables para la mayoría de la población. ¿Por qué la línea aérea estatal no podría brindar este servicio y hacer que millones de trabajadores puedan acceder a este servicio público?

¿Quién dijo que Aerolíneas Argentinas no puede bajar sus tarifas para llegar a tener pasajes populares, que comuniquen a este país tan grande y que lo hagan al servicio de las necesidades de millones de trabajadores y del pueblo? ¿De dónde salió la idea de que una compañía aérea estatal tiene que buscar la ganancia capitalista? Con esa idea subieron 300 por ciento el pasaje en el subte, utilizándolo como si fuera una empresa o realizaron los tarifazos de gas y de luz, mientras les sacan las retenciones al campo, a la industria y a la minería.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 402

Nosotros nos oponemos rotundamente y decimos que Aerolíneas debe cumplir un rol social. El Estado se tiene que hacer cargo de los servicios públicos para que sean seguros, cómodos y al servicio de las necesidades básicas populares. Queremos una política aerocomercial opuesta a la que se plantea con la apertura de los cielos, con una línea aérea estatal fuerte, que preste un servicio social. Incluso si esto implica que esta línea no dé ganancia (*aplausos*), que tenga subsidios del Estado sostenido por los impuestos a las grandes fortunas.

La atención que el gobierno le da a la solicitud de 156 rutas hoy privadas pretende ser utilizada para mostrar que llegan inversiones cuando la prometida lluvia de inversiones del gobierno nunca ocurrió. Además, estas concesiones serían por 15 años, dejando por un largo período muchas rutas en favor de empresas que compiten de manera desigual con Aerolíneas Argentinas. Las empresas low cost, del modelo de Flybondi, avanzan en competir con bajas tarifas, en detrimento de las condiciones laborales de los trabajadores y de seguridad de los usuarios, reducen los gastos de mantenimiento mientras precarizan y tercerizan a los trabajadores.

Ahora, esto para nosotros no es nuevo, ya existe en los aeropuertos esa precarización y esa tercerización del trabajo. Cuando llegó LATAM a la Argentina con una coima que hoy se dio a la luz en Estados Unidos y que tuvieron que desembolsar 21 millones de dólares para que archiven esa coima porque rompen con los códigos aeronáuticos diciendo que son compañías aéreas argentinas y no lo son, eso fue también la llegada de las low cost o de la precarización del trabajo en la Argentina.

Sr. Moderador (Corcuera).- Señor Brat, ¿un minutito?

Sr. Brat.- Sí.

En Brasil, con la promesa de generar más puestos de trabajo las low cost concentraron en manos de pocos monopolios y destruyeron el resto de las compañías. Varig dejó 14.000 trabajadores en la calle con esta propuesta.

Avianca y las otras low cost desembarcan aquí con el fraude de que son compañías de capitales nacionales, lo acabamos de decir.

Y, por último, para finalizar pero no menos importante para nosotros, es que para desterrar estas prácticas que ya existen en la Argentina, para pelear por que verdaderamente tengamos una línea aérea estatal y que estas low cost no ingresen en nuestros cielos, necesitamos construir entre todos los gremios aeronáuticos y entre todos los trabajadores aeronáuticos un plan de lucha con asambleas en cada uno de los lugares de trabajo y un paro nacional para frenarle la mano al gobierno del ajuste de Macri. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Señor Brat, ¿usted quiere dejar por escrito el material que leyó? Porque noté que a fines de acelerar su presentación pasaba de largo algunas cosas, y me parece justo que en el informe aparezca todo.

Sr. Brat.- Sí.

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias. Entonces, entregamos a la Mesa para que aparezca entero el informe del señor Brat. Muy amable, señor Brat.

A continuación, el señor Diego García Laborde, de Aviación Patagonia Sociedad Anónima.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Por el Programa de Propiedad Participada de Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima, señor Francisco Ordóñez o el señor Christian Erdhardt.

Buenas tardes. Adelante, señor Erdhardt.

Sr. Erdhardt.- Buenas tardes. Vamos a ahondar un poco más en los dichos. Sí vamos a dejar nuestra posición bien clara, que es la misma que expuso el director de la RPP de

A.N.A.C. FOLIO Nº 403

Aerolineas Rodolfo Casali. Y vamos a adherir a los dichos de Edgardo Llano, de Cirielli, de Trucco y de Pablo Biró. Y vamos a dejar presentado un escrito, así acortamos un poco. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muy bien, muchas gracias, señor Erdhardt. Entonces, entregue el escrito allí, en la Secretaría.

A continuación, por la Asociación Argentina Empresarios Transporte Automotor, AAETA, alguna de las siguientes personas: Marcelo Gonzálvez o Marcelo Castañeda Lynch o Mauro Coglonesse.

Marcelo Gonzálvez. Muchas gracias. Adelante, señor Gonzálvez.

Sr. Gonzálvez.- Buenas tardes, muchas gracias por este espacio, pido disculpas por mi afonía.

Nosotros somos una cámara empresaria de ómnibus de larga distancia y representamos a las empresas de transporte de ómnibus básicamente pequeñas y medianas que están radicadas en todas las provincias del país.

Estas empresas de transporte, junto con otras empresas de transporte que están agrupadas en otras entidades, son el sistema básico universal de transporte interurbano en la Argentina porque son el único sistema público de transporte que conecta a 900 ciudades y más de 3.000 o 4.000 localidades de todo el país.

Este sistema convive armoniosamente durante todos los años con el sistema aéreo, con el sistema ferroviario, y es un sistema que funciona armónicamente en forma integrada y complementaria.

Básicamente, el transporte aéreo atiende a 36 ciudades, a las ciudades más importantes, que tienen más de 26 a 29 millones de habitantes; el resto de las ciudades, que alcanzan unos 13 millones de habitantes, están vinculadas también por el ómnibus de larga distancia y no están atendidas por el sistema aéreo.

Ahora esas ciudades también están alcanzadas por líneas que alcanzan las grandes ciudades y las pequeñas ciudades, formando todo un sistema interconectado. Son más de 1.700 líneas interconectadas.

Sabiamente, como ya lo han expresado otras personas, la ley de transporte aéreo 19.030 establece en su Declaración de Principios que la política aérea argentina tiene que mantener una integración y una coordinación con todos los demás medios de transporte. Es por ello que solicitamos expresamente al Ministerio que, antes de adoptar cualquier decisión sobre la solicitud de rutas establecidas, se elabore un informe del impacto sobre los distintos medios de transporte por las áreas de transporte específicas, las áreas de transporte terrestre, y a su vez se elabore un impacto sobre qué pasará con aquellas localidades que no estarían atendidas por los servicios aéreos propuestos.

Respecto del tema administrativo, solicitamos que todos los trámites se realicen teniendo en cuenta las especificaciones del Código Aeronáutico y en particular las especificaciones de sus artículos 99 y 133. Hemos visto que algunas presentaciones adolecían fuertemente de solidez técnica y jurídica.

También solicitamos que los proyectos en ejecución se ajusten a las normas tarifarias actuales para evitar la aplicación de tarifas predatorias que pueden afectar y destruir a otros sistemas de transporte, como el transporte automotor. Porque es fácil destruir un mercado, pero después cuesta muchos años volver a construirlo. Entonces, lo que tenemos temor es que vengan aventureros a producir daños y después no puedan sostener su propuesta y no puedan mantenerse pero el daño ya lo puedan producir. Por lo tanto, uno de los mecanismos más adecuados para la interrelación de los medios es con una política tarifaria integrada y acorde.

Es más, dicen por ahí algunas experiencias que algunas empresas low cost en Europa, después de que entran en algunos pueblos pequeños, amenazan con retirarse y

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 404

presionan a los municipios para que las ayuden a sostener la ocupación de las aeronaves. Por lo tanto, a veces tampoco hay que mirar espejitos de colores y sólo mirar los proyectos más serios.

Y como conclusión, advertimos que tampoco se produzca, que sea positivo, y pensamos que puede ser muy peligroso que se pueda sobreofertar un mercado. Por lo tanto, lo que recomendamos y solicitamos es que se produzca una gradualidad en la incorporación de servicios aéreos para ir testeando hasta dónde el mercado va sosteniendo para que los servicios que se incorporen puedan tener una ocupación realmente sostenible.

Desde ya, muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Gonzálvez. Si quiere, puede dejar el material.

Muy bien. A continuación, el señor Mario Nelson Verdeguer, de la Cámara Empresaria de Larga Distancia, CELADI.

Señor Verdeguer, ¿usted tiene una presentación?

Sr. Verdeguer.- Sí. Cuando termino se la dejo.

Sr. Moderador (Corcuera).- Perfecto, ¿pero tiene PowerPoint o algo así para que aparezca en pantalla? ¿O no quiere?

Sr. Verdeguer.- No, no.

Sr. Moderador (Corcuera).- Bueno, muy bien.

Sr. Verdeguer.- Simplemente, que en honor a la hora, ya llevamos casi nueve horas acá todos...

Sr. Moderador (Corcuera).- Así es.

Sr. Verdeguer.- Yo tengo un trabajo muy técnico. Un poco dice algo parecido -y algunos datos más- a lo que dijeron los que me han precedido en la palabra.

Hemos esbozado algunas cosas que creo que no se han dicho. Para ilustrar un poco más a ustedes de la situación de lo que nos convoca, que es esta audiencia pública, que es el transporte aéreo, no es nuestro problema, y sí lo es. Y ahora paso a detallar por qué.

Yo presido CELADI, Cámara Empresaria de Transporte de Pasajeros de Larga Distancia. Me encuentro legitimado por el hecho de representar a casi 40 prestadores, empresas prestadoras a las que represento. Somos prestadores de servicio público. Esto quiere decir, nada más y nada menos, que tenemos que salir todos los días en tiempo y forma, aun a lugares que no son rentables, que son los que nosotros llamamos líneas de fomento. Con lo cual quiero llamar a la reflexión o apelar al sentido común para resolver sobre la mayor conectividad del país y mayor oferta de transporte aéreo.

Nosotros queremos dejar bien claro que no nos oponemos a eso: ¿qué mejor que Argentina alcance la modernidad? Lo que queremos pedir es precisamente que se tenga mucho cuidado por lo que acabo de decir. Nosotros, por nuestra condición de prestadores de servicio público, tenemos que respetar la uniformidad, la generalidad, la continuidad, que son los pilares básicos del servicio público, como dije, y salimos aun a pérdida todos los días y prestamos servicios, como ya se dijo.

No sólo en 37 grandes localidades, que es adonde presta el trasporte aéreo, y que puede alcanzar a lo mejor allá por el año 2025, como creo que escuché, que alcanzaría las 60 localidades. Pues nosotros vamos a 900 localidades, que se amplían a por lo menos 4.000 destinos.

Con lo cual pedimos prudencia. Prudencia cuando se analiza qué se va a hacer porque se deberá analizar una planificación del transporte.

Hemos celebrado desde nuestra entidad que hace no más de un año se constituyó la Secretaría de Planificación, donde pensamos que ahí vamos a poder llevar nuestros

A.N.A.C. FOLIO 405

problemas y tratar de hacer todo un sistema integrado de transporte, si hubiera un lugar, un espacio que nos garantice la convivencia a todos. Hasta ahora no ha sido así.

Nosotros somos todos 100 por ciento empresarios argentinos. Estos capitales se han sucedido de padres a hijos, de hijos a nietos. Nuestros trabajadores son todos argentinos. No es que vamos a venir y vamos a invertir. No, esto ya está, ya es una realidad, del siglo pasado.

Tenemos 23.000 trabajadores en forma directa y estamos muy preocupados por esto. Muy preocupados. Porque esto es reestructurarse, hay que adaptarse al nuevo transporte de la Argentina.

Entonces, ¿qué va a pasar con esos 40 millones de pasajeros que nosotros transportamos por año? ¿Qué va a pasar con esos 300 millones de pesos de inversión que nosotros hacemos anualmente en renovación de flota? Esas son las cosas que nos preocupan. Realmente estamos muy preocupados.

Yo no quiero ser irrespetuoso. Se han dicho cosas muy fuertes hoy acá. De la mejor manera posible quiero llamar a la reflexión para pedirle a aquel que tenga que decidir, que lo haga con cordura, con responsabilidad, porque hay mucha gente en juego. Hay muchos capitales nacionales que han apostado a esto. No ahora, no son oportunistas. Nosotros transportamos y pende sobre nosotros un montón de obligaciones, gratuidades: en discapacidad, docentes, estudiantes, jubilados. Sin embargo, vamos a pérdida en la mayoría de los corredores y soportamos todas las gratuidades. Y acá estamos, estoicos, firmes; y lo vamos a seguir estando, no les quepa duda, vamos a presentar pelea.

Simplemente -me sobra tiempo pero no creo que haga falta más- decirles que si de inconsistencia se trata, de incongruencia, he escuchado en estos últimos días por los medios que Aerolíneas Argentinas tiene su cuenta equilibrada en el cabotaje y el gran déficit lo tiene en las líneas internacionales. ¿Me quieren decir para qué se ha constituido esto? ¿Para salir a pérdida de Aerolíneas Argentinas? No lo entiendo. (*Aplausos.*)

Por otro lado, otra inconsistencia. Se habrá debido realizar esta audiencia pública y escuchar a todas las partes, escuchar a los nuevos operadores que quieren entrar al país. Como primera medida, "antes de". Y yo he visto que hace poquitos días se presentó uno de los operadores con funcionarios del gobierno a celebrar porque se instalaba en el país sin haber pasado por este paso previo. Algo, algún ruidito me hace como que no están las cosas bien. (*Aplausos.*)

Yo tengo un trabajo técnico: números, más números, más números. Todos son para defender el autotransporte público de pasajeros, no es del transporte aéreo.

Simplemente, reitero: cordura. Y llamo a la reflexión simplemente por una planificación intermodal, donde hace un año que se ha constituido esta secretaría. Yo llevo 20 años de presidente de Cámara, de la Cámara más importante de transporte de pasajeros de larga distancia. No he asistido, no me han convocado, no sé de qué se trata, y le van a pasar cosas al autotransporte público por carreteras.

Fíjense ustedes, si de contradicción hablamos, yo soy usuario del transporte aéreo, me gusta mucho, lo defiendo. Estoy pidiendo que se haga una planificación intermodal. Nada más y muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Muchas gracias, señor Verdeguer. Allí en la Secretaría reciben su información adicional.

A continuación, el señor Pablo Biró, de la Asociación Pilotos Líneas Aéreas, APLA. (*Aplausos.*)

Sr. Biró.- Buenas tardes.

Sr. Moderador (Corcuera).- Buenas tardes, señor Biró.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO 406

Sr. Biró.- Antes que pase el tiempo le quería hacer una consulta. Yo me inscribí en representación de la Federación Internacional de Trabajadores de Transporte, que represento el Comité Mundial de Pilotos, y también como presidente de la Federación Latinoamericana de Pilotos, y solamente figuro como titular de APLA en la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas. Quería saber, a los fines de administrar mi tiempo, si se me va a extender el plazo o si tengo sólo estos 10 minutos.

Sr. Moderador (Corcuera).- No. Como yo expliqué al principio, las reglas de juego justamente hacen que sea una institución-una persona. Si había tres instituciones que querían exponer, tenía que ser con tres personas distintas.

Sr. Biró.- Sólo para dejar este punto claro.

Sr. Moderador (Corcuera).- De todas formas, si le parece...

Sr. Biró.- No sé a qué reglas de juego usted se refiere...

Sr. Moderador (Corcuera).- Las que leímos al principio.

Sr. Biró.-... pero entiendo que las atribuciones de extenderme el tiempo de discurso corresponden al presidente.

Sr. Moderador (Corcuera).- Sí, correcto. Es correcto.

Sr. Biró.- De acuerdo a lo que figura en el Boletín Oficial, me gustaría que el presidente me diga si puede ampliar excepcionalmente el tiempo de mi alocución o no. Solamente eso.

Sr. Moderador (Corcuera).- ¿A cuánto solicita que se le amplíe?

Sr. Biró.- Lo que me digan y administra el tiempo.

Sr. Moderador (Corcuera).- ¿Señor presidente?

Sr. Presidente (Irigoin).- ¿Quince minutos está bien, señor Biró?

Sr. Biró.- Sí.

Sr. Moderador (Corcuera).- Muy bien. Vamos a marcar 15 minutos en vez de 10. Adelante.

Sr. Biró.- Abrió la audiencia el ministro de Transporte, diciendo que en la Argentina no va a haber, ni hubo ni habrá cielos abiertos.

En realidad, es una verdad a medias o es una mentira o es producto del desconocimiento o del mal asesoramiento.

Como nosotros queremos creer en la buena fe del ministro, analizamos de dónde viene. Como viene de vender autos, de la industria automotriz, sabemos que no lo sabe. Al momento de ver quiénes lo asesoran, buscamos: un Ministerio de Aeronáutica no hay, una Secretaría de Aeronáutica o de Transporte Aerocomercial no existe, una Subsecretaría de Transporte Aerocomercial no existe, lo que nos deja que al ministro solamente lo asesoran quienes son los titulares de los organismos que están vinculados a la aviación. Por ejemplo la FAdeA, que está a cargo de un tambero; o la ANAC, que está a cargo de un hombre que viene de la logística o de la salud; o el organismo regulador de aeropuertos, que está a cargo de un hombre que viene de diseñar parques y plazas en la Ciudad de Buenos Aires; o Aerolíneas Argentinas, por ejemplo, donde acaba de ser designado un hombre que se presentó diciendo que no sabe de la actividad. Con lo cual tenemos un problema serio en la política aerocomercial del país, porque el ministro no sabe nada y los que lo asesoran tampoco saben nada. El único integrante del gobierno nacional que sí sabe lo que hace es Gustavo Lopetegui, el verdadero autor intelectual de la política aerocomercial de este país. *(Aplausos.)*

Desde la asunción del gobierno, ha estado abriendo una política de acuerdos bilaterales y de beneficios de códigos compartidos en un claro beneficio a las transnacionales que pertenecen a LATAM, vía LAN Chile, LAN Perú, LAN Ecuador, LAN Colombia y TAM Brasil. Incluso, llegando a la vergonzosa situación de otorgarle

716
A.N.A.C.
FOLIO
Nº 407

quinta libertad, penetrar en nuestro cabotaje sin tocar ningún punto de nuestro territorio previamente.

Cuando el ministro habla de cielos abiertos, obviamente desconoce que hasta los países que tienen los programas más agresivos de cielos abiertos preservan para sí su cabotaje, no entregan la novena libertad. La novena libertad es la posibilidad de explotar el cabotaje internamente.

De manera tal que con Lopetegui manejando la política aerocomercial y los intereses de la Nación nos encontramos con un claro perjuicio para Aerolíneas Argentinas y Austral, lo que se ve en el día a día en la operación, desde que la recientemente expulsada Isela Costantini tuvo que pelear cuando la obligaron a mandar a primera clase a los jueces de la Suprema Corte de Justicia hasta cuando la obligaron a firmar acuerdos de código compartido con Avianca, que dicho sea de paso, está vinculada a la familia del presidente.

Entonces, tenemos a Flybondi por un lado, vinculada con Quintana; a LAN, vinculada con Lopetegui y a Avianca vinculada con Macri. Eso nos hace pensar de nuevo en el Estado bobo, al cual le sacan los recursos para dárselos a funcionarios amigos, por intereses particulares o por intereses de sus mandantes. Esto sería endeble de mi parte si no fuera porque estamos en un contexto donde están haciendo un recorte presupuestario a Aerolíneas Argentinas; necesita 400 millones de dólares para funcionar y le otorgaron 160.

Quiero remarcar que a pesar de que se hace tanto énfasis en el empleo de los pilotos, la primera medida que tomó este gobierno fue dejar a 63 pilotos de Sol sin trabajo, de los cuales solo 6 se han reinsertado en la actividad. No los abandonamos y nunca los vamos a abandonar, pero tampoco nos vamos a olvidar, porque estas políticas proactivas de este mercado -que todo el mundo se desespera por ocupar- tendrían que caerse de maduro, o debieran por lo menos ser más disimulados, muchachos. Si es tan ventajoso este mercado y si es tan tentador para venir a explotarlo, ¿por qué no está LAN Argentina pidiendo rutas y expandiendo servicios? *(Aplausos.)*

LAN Argentina emplea trabajadores argentinos, tan argentinos como los de Aerolíneas, los de Austral, los de Andes y los de American Jet.

La verdad es que nosotros necesitamos que terminen con el doble discurso, un doble discurso que es muy pernicioso, porque si LAN tiene tanta impunidad, tanta que hasta el chileno que es interlocutor con nosotros me dijo: "Ahora manejamos Transporte, la ANAC y el Ministerio de Trabajo, ¿qué van a hacer?"

Los vamos a combatir, muchachos, combatimos a dos Estados, al Estado Argentino y al Estado Español. *(Aplausos.)*

Desde 2011 no ingresan pilotos a Aerolíneas Argentinas. Hemos tenido bajas vegetativas y retiros voluntarios, un plan sistemático de retiros voluntarios.

Les quiero decir que la temporada no está garantizada. Teníamos acuerdos para la incorporación de pilotos; tanto que hablan de desarrollar la industria, estamos por debajo, y lo hemos denunciado en la ANAC.

La ANAC ha sido muy permisiva y muy laxa en sus controles. Para decirlo con algún término que no me genere un boomerang penal, lo voy a leer: "Ha demostrado ser laxa en los controles, no resolviendo, a modo de ejemplo, denuncias sobre violaciones de tiempos máximos de servicio y límites de descanso. Esa inacción es lo que nos ha obligado a recurrir a la Justicia en busca de evitar degradaciones de seguridad. En el convencimiento de que la complicidad de las autoridades para con las empresas afines a funcionarios de este gobierno se transformaría en la crónica de un accidente anunciado, públicamente denunciamos y responsabilizamos a la ANAC por cualquier accidente o

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO N° 408

incidente que llegara a ocurrir producto de la complacencia, inacción o inoperancia de los funcionarios que la componen." *(Aplausos.)*

Cuando hablan de cielos abiertos tienen que contraponer el concepto de cielos soberanos. ¿Qué es lo que quieren hacer? Porque en lo discursivo están bien parados. Nosotros no nos oponemos a la generación de laburo argentino, licencias argentinas, patentes argentinas con convenciones colectivas, pero trajeron a Avianca, que es una de las más negreras después de LAN.

La asociación de pilotos en Colombia tuvo que llegar a la Suprema Corte de Justicia y tiene un fallo a su favor por la conducta antisindical de Efromovich. Acá no tuvieron mejor idea que ponerlo a Colunga, que tanto se ha agachado a juntar valijas que ahora no sabe ponerse de pie. *(Aplausos.)*

La posición institucional de APLA ha sido, es y va a ser de diálogo y de construcción. Pero no se confundan: los halcones que están debatiendo qué van a hacer como gobierno tienen que ponderar a qué escenario se van a oponer. La historia los va a juzgar, los va a condenar o los va a absolver, los va a declarar inimputables o los va a declarar patriotas. No estamos en contra de la expansión de ningún tipo; al contrario, es una buena noticia, con prioridad a los compañeros de Sol, que no la tienen. Pero es buena noticia, siempre y cuando no vaya en desmedro de la línea aérea de bandera, de Aerolíneas Argentinas y de Austral.

Nosotros, compréndanlo, tenemos la percepción de que hay un plan sistemático para vaciarla, porque cuando hablamos con Lopetegui nos dice "ustedes tienen que abandonar internacional", y cuando encontramos a alguien como Isela Costantini, que dice: "Yo puedo dar vuelta los números" -y efectivamente da vuelta los números-, la terminan rajando.

Entonces, ustedes son, por decirlo de una manera elegante, la autoridad máxima en aviación. El presidente de este organismo es quien convoca, quien audita y, finalmente, quien va a otorgar los permisos. Le pedimos mucha prudencia.

Nosotros hemos tenido estas conversaciones en este tono con Schiavi y con Jaime, y les hemos dicho que la aviación no es un juego, que las acciones y las medidas que se toman con imprudencia y por intereses espurios terminan en accidentes. Fíjense Chapecoense. Tiene al director de la ANAC, que le autoriza un permiso al padre, al padre que contrata un piloto al que lo hace dueño para "truchar" el paquete accionario y al dueño que contrata a la despachante para que le despache un avión sin combustible. Ese mismo avión llevó a nuestra selección acá, no estamos mejor.

Entonces, tengan cuidado al homologar reglas latinoamericanas y al nivelar para abajo. En la Argentina si hay algo que tenemos los aeronáuticos -seremos muy duros, muy antipáticos-, pero si hay algo que preservamos es la seguridad, y claramente somos una familia. Cuando dicen "No, son corporativos", y nos ataca la prensa; somos una familia. Leen mal si creen que un dirigente está peleado con otro, si el de las auxiliares se pelea con el de los pilotos. En la lucha los aeronáuticos somos uno; no hay internas sindicales, no hay nada. Así que les pedimos ayuda. Nosotros queremos el desarrollo de la aviación, pero debería llamarles la atención, si es tan bueno lo que están proponiendo, que LAN no venga a pedir expansión, cuando ya está basada y tiene capacidad técnico-operativa. ¿No será que le están dando beneficios en contra de la línea aérea de bandera?

No les voy a dorar la píldora. Lo que les quiero decir es que todos los sindicatos aeronáuticos vamos a estar muy pendientes de las decisiones que tomen. Más que una amenaza, es un pedido de ayuda. Venimos a pedirles ayuda. No convaliden lo ilegal, lo que no es ético, lo que no está bien.

A.N.A.C. FOLIO Nº 409

Destrozar y vaciar Aerolíneas Argentinas ha sido muy costoso en términos políticos para muchos gobiernos. Hay algunos que lo están pregonando dentro de este gobierno, pero también hay otros que saben el costo político que tiene.

Elijan ustedes a dónde quieren a los trabajadores aeronáuticos. Elijan ustedes si quieren que la historia los reconozca como patriotas o como traidores a la patria. Un avión argentino matriculado es parte del territorio; un nacimiento o un fallecimiento lo certificamos a bordo como si ocurriera en la Argentina misma.

Y cuando nosotros escuchamos que alguien viene y dice: "Bueno, hay que traer a Ryanair, a Norwegian, banderas de conveniencia, precarización total, normas de seguridad de lo peor, anotando la base financiera en un lado y la económica en otro, contratando pilotos tercerizados por un broker", después, cuando termina en un accidente, todo el mundo dice "Uy, ¿pero qué es lo que pasó?".

Vamos a enfrentar este tipo de políticas, pero ahora ustedes tienen un escenario planteado para corregir algunas cuestiones técnicas, para corregir algunas cuestiones administrativas. Por supuesto que vamos a impugnar legalmente todas las autorizaciones que no se ajusten a derecho y lo vamos a sostener en el tiempo, pero ustedes tienen la responsabilidad de gobernar para todos los argentinos.

Manejar la política aerocomercial no es un juguete. No puede ser que quince egresados del Newman se tomen un vino y empiecen a hablar pavadas. *(Aplausos.)*

Tenemos problemas serios, y necesitamos gente seria. La problemática de la República Argentina en aviación no la inventaron ustedes; no es parte de la pesada herencia, hay fallas de infraestructura. Muchachos, fíjense en las redes sociales, los torreros de aeroparque, los controladores, nuestros compañeros le pidieron a Papá Noel un radar de aproximación porque no los pueden controlar. *(Aplausos.)*

Están hablando de lo que van hacer con la aviación en el futuro, que van a duplicar el mercado de cabotaje. Es mentira; no hay ninguna posibilidad material, no hay infraestructura, no hay servicio contra incendios, no hay plataformas, no hay aeropuertos alternativos, no hay bombas de combustible, no hay alternativas.

Cuando hablan de las low cost, las low cost se pelean a ver quién vende combustible más barato y nosotros nos peleamos para ver a quién le llega primero el camión hidrante para traer combustible.

No hay posibilidades, no dejen que asesoren al ministro mintiéndole. Ya incumplieron este año, y van a incumplir el año que viene. No hay posibilidades reales por falta de infraestructura, sí hay un crecimiento genuino que puede ser controlado y auditado, y eso es lo que le pedimos a la ANAC que haga enérgicamente: que audite y que garantice la seguridad.

Nosotros nos cubrimos la espalda entre nosotros. Le confiamos hace años los despachos a la gente de APTA, a nuestros compañeros técnicos y al personal superior. Somos una familia los aeronáuticos; vamos a dar la pelea desde lo sindical y desde lo político, pero son ustedes los que deciden. Elijan que los apoyemos.

Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias.

Es el turno del señor Gustavo Lipovich, adelante.

Sr. Lipovich.-Buenas tardes a la mesa, a la Junta y a todos los presentes.

En primer lugar, quiero ver si para analizar estas solicitudes que se hicieron pueden trabajar intensivamente con otras áreas del gobierno vinculadas al transporte aéreo como son los aeropuertos o la JIAAC. Mucho se ha hablado de la capacidad aeroportuaria o de desligar accidentes con líneas aéreas de bajo costo, con lo cual sería bueno contar con sus opiniones.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C.
FOLIO
410
Nº.....

La idea era hablar más que nada de ciertas cuestiones formales de los pedidos que hoy se están tratando en la audiencia y que tienen muchos vicios; ya hubo otros oradores que marcaron los vicios que declararían nulos no solo los pedidos, sino haber traído esos pedidos a esta audiencia hoy. Por ejemplo, en el caso de Alas del Sur, es una empresa que, según el expediente, manifiesta que quiere alquilar en leasing dos aviones 320 con un costo mensual de 250 mil dólares y presentan una carta de intención en la cual el lessor dice que para tener esos aviones deberían depositar en efectivo el valor de tres meses de alquiler. El capital inicial que ellos presentan no alcanza ni siquiera para pagar el 13 por ciento del depósito del leasing de uno de esos Airbus 320, con lo cual se viola el artículo 37 de la ley de política aérea 19.030.

Otro de los aspectos que deberían considerarse para declarar nulo el pedido de Alas del Sur es que no están dados los recaudos respecto a la capacidad económica financiera. Inversamente, la nota ANAC 633 de 2016 dice que están todos los recaudos cumplidos y agrega "a excepción de los concernientes a la acreditación de la capacidad económica financiera". Para aquellos que no lo saben, lo que marca la normativa es que a la audiencia pública llegan los pedidos que ya han cumplido con todos los recaudos y que tienen un visto favorable por parte de la ANAC y de sus áreas técnicas. En este caso, la misma nota escrita por el presidente de la ANAC dice que están cumplidos todos los recaudos menos uno, lo lleva a audiencia y le da cinco días para completar ese recaudo, pero esos cinco días transcurren luego de hacer la publicación del llamado a audiencia. De hecho, la empresa trae su capacidad económica financiera el día 13 de diciembre, una vez abierta la etapa de vista de expedientes y de incorporación. Y de ahí surge un informe de ANAC, fechado el 16 de diciembre, que dice respecto a la presentación que hizo la empresa: "No se ajusta a lo establecido por la resolución 1.025 de 2016". Esa es la última actuación que tiene ese expediente y estamos acá en una audiencia pública discutiendo esa solicitud.

Otra de las cuestiones que habilitarían a declarar nulo el pedido es que la empresa no acredita base de operaciones; presenta una nota de Aeropuertos Argentina 2000, una nota simple, que por supuesto se aparta de lo establecido en la resolución ANAC 764 de 2010, que es el formulario de base de operaciones y que además de estar firmado por Aeropuertos Argentina 2000 tiene que estar firmado por funcionarios de la ANAC. O sea, la misma ANAC dice que está cumplido ese recaudo aun faltando la firma del funcionario de ANAC. Es increíble lo que se percibe leyendo el expediente; se violan obviamente los recaudos del inciso h) del artículo 7° del decreto 2.186 del año 1992, que no es un decreto al que le tenga especial simpatía, pero está vigente.

Respecto del pedido de Avian, también debería declararse nulo su tratamiento en audiencia, no solo el otorgamiento de las rutas. ¿Por qué? Porque la empresa Avian en ningún momento acredita su base de operaciones. Si uno ve el expediente, lo que encuentra es una frase de su apoderada que dice que se adjunta la constancia de CESA vigente de la cual surge la base de operaciones en dicho aeropuerto. No dudo del profesionalismo de los equipos técnicos de ANAC, pero un CESA no es una base de operaciones. De hecho, el análisis es diferente y los firmantes son diferentes. La base de operaciones no está acreditada en el expediente por lo cual no se cumplen los recaudos para traer ese pedido a esta audiencia pública en la que hoy estamos analizando las rutas de Avian sin haber pasado por los filtros...

Sr. Moderador (Corcuera).- Un minuto y medio más.

Sr. Lipovich.- Quiero pedirle un poco más de tiempo.

Sr. Moderador (Corcuera).- Hagamos dos.

Sr Lipovich.- Gracias. Entonces, también se está incumpliendo porque Avian no puede acreditar su base de operaciones; habría que ver por qué no presenta su base de

718 104 A.N.A.C. FOLIO Nº 411

operaciones. También lo que presenta Avian es una serie de rutas respecto de las cuales ellos mismos manifiestan que tienen resultados económicos negativos. Muchas de esas rutas coinciden con la operación de otros operadores: la ruta a Puerto Madryn, la ruta a Viedma, Buenos Aires-Santa Fe, a San Luis, a Santa Rosa y a Bahía Blanca. Avian solicita operarlas con resultado negativo habiendo otros operadores operándolas. Esto viola claramente el inciso e) del artículo 32 de la ley 19.030, por lo cual tampoco deberían considerarse esas rutas en esta audiencia pública.

Respecto de la empresa Flybondi, en cuanto al capital inicial también es demasiado bajo en función del plan de negocios que tiene y eso mismo lo dice la ANAC en sus informes. Consta en el expediente un informe negativo acerca de esta cuestión. Sin embargo, el Presidente de la ANAC emitió la nota 631 diciendo nuevamente que están los recaudos cumplidos a excepción de la capacidad económica financiera, lo cual es inadmisible desde el punto de vista legal, y es muy bajo el capital inicial en la garantía que establece el artículo 112 del Código Aeronáutico, que es la garantía por la cual responde la empresa si no cumple con el Estado, porque es de 2.000 pesos. Esa es la garantía de Flybondi si no cumple con los derechos otorgados por el Estado y las obligaciones.

Hay varias opiniones negativas en los informes, en las fojas 706, 710, 704 y 705. Otro punto al que quizás le dedique 30 segundos, pero es muy importante, es que Flybondi tampoco acredita su base de operaciones en El Palomar, que como bien se dijo antes, ellos mismos alegan que es un punto esencial de su plan de negocios y que el aeropuerto no tiene las condiciones adecuadas para su operación. Por lo cual, el Estado nacional vía Fuerza Aérea, vía ANAC o lo que fuera, debería hacer inversiones multimillonarias en el aeropuerto de El Palomar si quiere posibilitar esa operación.

Pero hay un aspecto que no se está viendo y por eso pido que interactúen con otros entes estatales, que es el contrato de concesión de los aeropuertos. El decreto 375 de 1997, en su artículo 12, me voy a permitir leerlo, dice: "La autoridad de aplicación, fiscalización y control no autorizará la alteración de la infraestructura aeroportuaria en las zonas de influencia de los aeropuertos objetos de concesión." Independientemente de que estemos a favor o en contra de la concesión de los aeropuertos, esta norma se encuentra vigente. Y no sólo eso, sino que le da funciones al ORSNA en el mismo decreto, en el artículo 17, punto 34. Una de las funciones -no sé si lo dijo el funcionario del ORSNA que vino a la mañana- es no autorizar la alteración sustancial de la infraestructura aeroportuaria en las zonas de influencia de los aeropuertos que integran el sistema nacional de aeropuertos. Pido que tomen en consideración estas cuestiones.

Sr. Moderador (Corcuera).- Puede dejar por escrito toda esa información.

Sr. Lipovich.- Sí. Yo ahora le voy a dejar un juego, que además incluye un análisis ruta por ruta con observaciones, porque ahí hay rutas que las empresas están pidiendo para operar en 2018, 2019 y 2022. Y si se aprueban luego de esta audiencia pública, deberían operarlas en 180 días, con lo cual la misma empresa ya está diciendo que no las va a operar en un término de 180 días.

También hay problemas con los bilaterales en esas rutas que están pidiendo, estas rutas con resultados económicos negativos, y hay muchas combinaciones en las rutas que están proponiendo algunos operadores que en sus itinerarios propuestos no están incluidos. Por lo tanto, el operador propone toda esa serie de rutas y de combinaciones posibles y en sus itinerarios las excluye, por ejemplo, la de Los Ángeles-Shangai, y ni hablar de los bilaterales involucradas en esto.

Sr. Moderador (Corcuera).- Recuerde el valor de ese material. Cuando usted lo ingresa aquí en la mesa de Secretaría de esta audiencia, pasa a formar parte de los documentos que necesariamente la ANAC tiene que evaluar cuando realiza el informe

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C. FOLIO Nº 412

de esta audiencia. O sea que usted está obligando a la administración a que lea y diga algo respecto de lo que usted presenta.

Sr. Lipovich.- Sí, lo sé.

Sr. Moderador (Corcuera).- Además, estoy tratando de convencerlo de que ya cierre, porque ya lleva cinco minutos más.

Sr. Lipovich.- Lo último que quería agregar es que hay muchos que están diciendo que sería un atraso para la aviación argentina no aprobar estas rutas. Y si eso es un atraso, ¿qué sería modernidad? ¿Aprobar rutas a empresas sin base de operaciones? ¿Eso es modernidad? ¿Aprobar operaciones de rutas con valor económico negativo? ¿Modernidad es aprobar rutas a empresas que no pueden pagar ni siquiera un 10 por ciento del depósito de un avión? ¿Esa es la modernidad que estamos buscando? Mantengamos la sostenibilidad del sistema. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Moderador (Corcuera).- Gracias, señor Lipovich.

Me dicen que el representante de ATEPSA, el señor Jonatan Doino, se había presentado para poder exponer, pero no sé si esta.

-No se halla presente.

Sr. Moderador (Corcuera).- En la lista, señor presidente, no tengo ningún orador más inscripto.

Sr. Presidente (Irigoin).- De esta manera, quisiera agradecer especialmente al moderador por todo el trabajo del día de hoy, a todos ustedes por su participación, y paso con esto la palabra el señor secretario para dar cierre formal a esta audiencia pública.

Mientras preparan el cierre formal, en diez minutos daremos el cierre final de la audiencia.

Moderador (Corcuera).- O sea que vamos a tener un pequeño receso de diez minutos. Entonces, si tenemos diez minutos, ¿hay alguien que no se haya expresado hasta ahora y que quiera expresarse en cinco minutos?

-No se solicita el uso de la palabra.

Sr. Presidente (Irigoin).- Cualquier persona, aparte de las autoridades que vamos a firmar el cierre del acta en diez minutos, que esté presente y quiera sumarse a esa firma, lo puede hacer.

-Luego de unos minutos:

Sr. Secretario (Knobel).- Vamos a dar lectura del Acta de cierre: "En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 27 días del mes de diciembre de 2016, siendo las 17:10 horas, se labra la presente Acta de cierre, en cumplimiento de lo ordenado por la Resolución N° 485 de fecha 25 de noviembre de 2016 del Ministerio de Transporte, Anexo I, artículo 23, a fin de dejar constancia de las etapas que comprendió la Audiencia Pública N° 218, llevada a cabo en la fecha en el Teatro de la Ribera, sito en Av. Don Pedro de Mendoza N° 1821 de esta ciudad.

A ese fin, se hace constar que se trataron siete (7) peticiones formuladas para explotar servicios de transporte aéreo con aeronaves de gran porte, presentadas por las empresas Alas del Sur Líneas Aéreas S.A., American Jet S.A., Andes Líneas Aéreas S.A., Avian Líneas Aéreas S.A. y FB Líneas Aéreas S.A., con el objeto de analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de tales servicios, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 17.285, Código Aeronáutico, artículos 102 y 128.

Las peticiones fueron tratadas en el orden establecido en la convocatoria publicada por edictos los días 5 y 6 de diciembre del corriente año, cumpliéndose en cada caso con las etapas previstas en el Anexo I de la resolución citada.

Concedida la palabra por el Presidente de la Junta Asesora del Transporte Aéreo (JATA), cada una de las cinco (5) empresas peticionantes expuso, a su turno, los

A.N.A.C. 719
A.N.A.C. FOLIO Nº 413

fundamentos de su solicitud y, a continuación, formularon sus alocuciones los interesados inscriptos previamente en el Registro de Participantes habilitado a ese efecto, dejando constancia de que tomaron la palabra un total de cuarenta y siete (47) participantes respecto de los sesenta y seis (66) inscriptos.

Asimismo, se destaca que en los casos en los cuales se encontraba inscripto en el Registro más de un expositor por la misma entidad, se dispuso que la alocución estuviera a cargo de uno solo de ellos a elección de los mismos.

Completado el tratamiento de la totalidad de los pedidos objeto de la Audiencia Pública, cuyo desarrollo íntegro fue registrado en versión taquigráfica, el presidente de la Junta Asesora del Transporte Aéreo (JATA) declara el cierre de la Audiencia Pública de conformidad con la reglamentación en vigencia, procediendo a suscribir el acta correspondiente e invitando a los participantes interesados a sumar su firma."

Si alguien quiere suscribir el acta, lo invitamos a acercarse.

Sr. Presidente (Irigoin).- Desde ya, muchísimas gracias a todos por su participación ciudadana en esta audiencia pública luego de once años.

De esta manera, damos cierre formal a la audiencia. Muchas gracias nuevamente. *(Aplausos.)*

-Es la hora 17 y 22.

Guillermo González Calafell
Taquígrafo

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

ANAC FOLIO Nº 414

NOTA A.N.A.C. N° 24

REF: EXP-ANC:0044567/2016

BUENOS AIRES, 20 ENE 2017

Visto lo establecido en el Artículo N° 29 del Anexo I al Reglamento Interno de la JUNTA ASESORA DEL TRANSPORTE AÉREO (JATA) aprobado por la Resolución N° 485/2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Teniendo presente que el asesoramiento de la JATA debe elevarse en forma de dictamen, dentro del plazo de QUINCE (15) días contados a partir de la fecha de recepción de la transcripción de la versión taquigráfica de la Audiencia Pública, lo cual se cumplió con fecha 2 de diciembre de 2016.

Teniendo en cuenta asimismo que la mencionada norma dispone que dicho término resulta prorrogable con la debida justificación por igual término.

Adivirtiéndose la complejidad de la materia a tratar, la documentación a relevar y lo voluminoso de las actuaciones que contienen los respectivos pedidos a considerar, resulta necesario ampliar el plazo para permitir la realización de los dictámenes requeridos.

Por tales razones, se decide prorrogar el plazo aludido en la forma contemplada en el referido Artículo 29, por el término de QUINCE (15) días.

Agréguese copia de la presente en las siguientes actuaciones: EXP-ANC:0033991/2016, EXP-ANC: 33994/2016, 33494/2016, EXP-ANC: 34721/2016, EXP-ANC: 34722/2016, EXP-ANC: 43567/2016 y EXP-ANC: 43368/2016, por las que tramitan las solicitudes objeto de la Audiencia Pública.

JUAN PEDRO IRIGOIN
PRESIDENTE DE LA JATA

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

720 415

BUENOS AIRES, 13 FEB 2017

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

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

CONSIDERANDO:

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

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

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

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

FOLIO 416

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

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

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

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

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

FOLIO 417

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

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

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

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

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

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

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

FOLIO 418

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. FOLIO 722 N° 419

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

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

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

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

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

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

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

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. FOLIO 420

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

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

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

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

FOLIO 421 723

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

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

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

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

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

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

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

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

frecuencias y fuentes de trabajo.

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

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

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

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

724 FOLIO 423

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

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

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

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

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

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

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

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLAN
APODERADO

A.N.A.C. 424

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

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

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

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

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

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

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

Que las pretendidas fallas documentales o procedimentales no pueden

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

N.A.C. 425
A.N.A.C. 725

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

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

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

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

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

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

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

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

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

adecuada, los datos concretamente analizados ofrecen un panorama diferente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

427

726

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

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

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

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

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

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

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

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

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

N.A.C. 428

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

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

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

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

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

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

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

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

LA JUNTA ASESORA DEL TRANSPORTE AÉREO

DICTAMINA:

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

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

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

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

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

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

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

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

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. 430

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

DICTAMEN N° 594

Ing. Juan Pedro IRIGOIN
PRESIDENTE

Ing. Pablo MARINO
VOCAL

Lic. Alejandro ALVAREZ
VOCAL

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4346

N 020043211

FOLIO 51. PRIMERA COPIA. PODER ESPECIAL ADMINISTRATIVO: "AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A." a Juan Ignacio URIBE. ESCRITURA NÚMERO: QUINCE. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, a los veintisiete días del mes de Enero del año dos mil diecisiete, ante mí, Escribano Público, comparece don Mario Agustín DELL´ACQUA, casado, argentino, nacido el 24 de Agosto de 1954, titular del Documento Nacional de Identidad número 11.352.205, domiciliado legalmente en la Avenida Rafael Obligado sin número, Terminal 4, piso sexto, del Aeroparque Jorge Newbery, de esta Ciudad; persona hábil, mayor de edad, a quien identifico a tenor del inciso "b" del Artículo 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, por ser de mi conocimiento, doy fe; así como de que concurre a éste acto en nombre y representación de la Sociedad con domicilio legal en ésta Ciudad, denominada "AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.", CUIT 30-64140555-4, en su carácter de Presidente de la misma, justificando la personería de la Sociedad con la siguiente documentación, a saber: 1) Con su Estatuto formalizado por Escritura número 240 de fecha 22 de Octubre de 1990, pasada ante el Escribano General de Gobierno de la Nación, don Natalio P. Etchegaray, al Folio 872 del Registro Notarial del Estado Nacional a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 26 de Octubre de 1990, bajo el Número 7922, del Libro 108, Tomo A de Sociedades Anónimas; 2) Reforma de la Cláusula Cuadragésimo Segunda de los Estatutos Sociales formalizada por Escritura número 964, de fecha 14 de Diciembre de 1990, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Al-

LEGALIZACION 170131 051028 13 38 52 31/01/2017

728

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

fredo Rueda, al Folio 2603 del Registro Notarial número 312 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad, con fecha 20 de Diciembre de 1990, bajo el Número 9565, del Libro 108, Tomo A de Sociedades Anónimas; 3) Aumento de Capital formalizado por Escritura número 311, de fecha 7 de Agosto de 1991, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 1091 del Registro Notarial número 537 a su cargo, cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 23 de agosto de 1991, bajo el Número 6296, del Libro 109, Tomo A de Sociedades Anónimas; 4) Escritura rectificatoria número 414, de fecha 30 de septiembre de 1991, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al folio 1477 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 10 de Octubre de 1991, bajo el Número 8314, del Libro 110, Tomo A de Sociedades Anónimas; 5) Aumento de Capital formalizado por Escritura número 589, de fecha 23 de Noviembre de 1992, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2115 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 25 de Noviembre de 1992, bajo el Número 11445, del Libro 112, Tomo A de Sociedades Anónimas; 6) Aumento de Capital y Reforma de Estatutos Sociales formalizado por Escritura número 664, de fecha 30 de Diciembre de 1992, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2441 del Registro Notarial número 537 a su

MELISA ROBALDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

GUSTAVO GADINO ESCRIBANO MAT. 4346

GUSTAVO GADINO ESCRIBANO MAT. 4346 432

N 020843212

cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 8 de Enero de 1993, bajo el Número 175, del Libro 112, Tomo A de Sociedades Anónimas; 7) Reforma de Estatuto formalizada por Escritura número 242, de fecha 14 de mayo de 1993, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 984 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 10 de Junio de 1993, bajo el Número 4983, del Libro 113, Tomo A de Sociedades Anónimas; 8) Aumento de Capital y Reforma de Estatutos Sociales formalizado por Escritura número 360, de fecha 19 de Julio de 1993, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 1550 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 23 de Diciembre de 1993, bajo el Número 13227, del Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; 9) Reforma de Estatutos Sociales formalizada por Escritura número 709, de fecha 28 de Diciembre de 1993, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Carlos I. Allende, al Folio 3019 del Registro Notarial número 537, interinamente a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 10 de Enero de 1994, bajo el Número 295, del Libro 114, Tomo A de Sociedades Anónimas; 10) Aumento de Capital y Reforma Estatutaria formalizada por Escritura número 537, de fecha 11 de Mayo de 1994, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 1168 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscri-

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

N 020843212

bió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 5 de Septiembre de 1994 bajo el Número 8895, del Libro 115, Tomo A de Sociedades Anónimas; 11) Reforma de Estatutos Sociales formalizada por Escritura número 648, de fecha 28 de Septiembre de 1994, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2782 del Registro Notarial número 537; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 3 de Octubre de 1994, bajo el Número 10115, del Libro 115, Tomo A de Sociedades Anónimas; 12) Reducción de Capital Social y Reforma de Estatutos Sociales formalizada por Escritura número 779, de fecha 18 de Noviembre de 1994, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 3377 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 23 de noviembre de 1994 bajo el Número 12137, del Libro 116, Tomo A de Sociedades Anónimas; 13) Reducción de Capital y Reforma Estatutaria formalizada por Escritura número 586, de fecha 14 de Julio de 1997, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2173 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 16 de Octubre de 1997 bajo el Número 11955, del Libro 122, Tomo A de Sociedades Anónimas; 14) Aumento de Capital formalizado por Escritura número 1058, de fecha 11 de Diciembre de 1997, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 4140 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4048

N 020843213

Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 17 de Diciembre de 1997, bajo el Número 14889, del Libro 123, Tomo A de Sociedades Anónimas; 15) Reforma Estatutaria y Reordenamiento de Estatutos Sociales formalizada por Escritura número 159, de fecha 22 de Marzo de 1999, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 673 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 6 de Abril de 1999, bajo el Número 4671, del Libro 4, Tomo de Sociedades por Acciones; 16) Reducción de Capital formalizada por Escritura número 408, de fecha 30 de junio de 1998, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 1504, del Registro Notarial número 537 a su cargo, cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 17 de Marzo de 1999, bajo el Número 3746, del Libro 4, Tomo de Sociedades por Acciones; 17) Reforma y Reordenamiento de Estatutos formalizada por Escritura número 741 de fecha 11 de octubre de 2000, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2507 del Registro Notarial Número 537 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 19 de Diciembre de 2000, bajo el Número 18817, del Libro 13, Tomo de Sociedades por Acciones; 18) Aumento de Capital y Reforma Estatutaria formalizada por Escritura número 223 de fecha 23 de Marzo de 2001 y su Escritura Complementaria número 233 de fecha 27 de Marzo de 2001, ambas pasadas ante el citado Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, a los Folios 808 y

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

N 020843213

873 respectivamente, del Registro Notarial número 537, a su cargo; cuyas primeras copias se inscribieron conjuntamente en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 7 de Junio de 2002, bajo el Número 5605, del Libro 17, Tomo de Sociedades por Acciones; 19) Reducción de de Capital y Reforma Estatutaria formalizada por Escritura número 269 de fecha 5 de Julio de 2002, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 803 del Registro Notarial número 537 a su cargo de esta Ciudad; cuya copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 20 de Agosto de 2004, bajo el Número 10247, del Libro 25, Tomo de Sociedades por Acciones; 20) Aumento de Capital formalizado por Escritura número 93, de fecha 19 de marzo de 2004, pasada ante la Escribana de esta Ciudad, doña María Alejandra Bulubasich, al Folio 185 del Registro Notarial número 1671 a su cargo y Escritura complementaria número 94 de fecha 19 de Marzo de 2004, pasada ante la citada Escribana de esta Ciudad, doña María Alejandra Bulubasich, al Folio 198 del citado Registro Notarial número 1971; cuyas primeras copias se inscribieron conjuntamente en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 21 de Octubre de 2004, bajo el Número 13178, del Libro 26, Tomo de Sociedades por Acciones; 21) Aumento y Reducción de Capital con Reforma de Estatutaria formalizada por Escritura número 76 de fecha 8 de Febrero de 2006, pasada ante la Escribana de esta Ciudad, doña María Alejandra Bulubasich, al Folio 166 del Registro Notarial número 1671 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

GUSTAVO BADINO ESCRIBANO MAT. 4348

GUSTAVO BADINO ESCRIBANO MAT. 4348

N 020843214

fecha 21 de Noviembre de 2007, bajo el Número 19593, del Libro 37 Tomo de Sociedades por Acciones; 22) Reforma de Estatuto formalizada por Escritura número 631 de fecha 27 de diciembre de 2006, pasada ante la Escribana de esta Ciudad, doña María Alejandra Bulubasich, al Folio 1265 del Registro Notarial número 1671 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 21 de Noviembre de 2007, bajo el Número 19595, del Libro 37, Tomo de Sociedades por Acciones; 23) Reforma de Estatuto formalizada por Escritura número 632 de fecha 27 de Diciembre de 2006, pasada ante la Escribana de esta Ciudad, doña María Alejandra Bulubasich, al Folio 1273 del Registro Notarial número 1671 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 21 de Noviembre de 2007, bajo el Número 19596, del Libro 37, Tomo de Sociedades por Acciones; 24) Modificación estatutaria formalizada por Escritura pública número 22 de fecha 23 de Marzo de 2011, pasada ante el Escribano de esta Ciudad don Carlos Augusto Marcovecchio, al Folio 65, del Registro Notarial número 725 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 31 de Enero de 2014, bajo el Número 1796, del Libro 67, Tomo de Sociedades por Acciones; 25) Cambio de sede social formalizada según Escritura número 143 de fecha 30 de Julio de 2015, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Carlos Augusto Marcovecchio, al Folio 440, del Registro Notarial número 725 a su cargo, cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 21 de Agos-

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

to de 2015, bajo el Número 14598, del Libro 75, Tomo de Sociedades por Acciones. Toda la documentación precedentemente relacionada, en sus originales tuve a la vista y en copias certificadas se agregaron al Folio 21, Protocolo del año 2016 de este mismo Registro Notarial. **EL CARÁCTER INVOCADO POR LA COMPARECIENTE** consta en las Actas de Asamblea Número General Ordinaria y Especial número 60 de fecha 03 de Mayo de 2016; en el Acta de Directorio de fecha 06 de Mayo de 2016 y en las Actas de Asamblea Especial de Accionistas Clase A de fecha 25 de Octubre de 2016 y Actas de Asambleas Especial de Accionistas Clase C de fechas 25 de Octubre de 2016 y 10 de Enero de 2017 y Actas de Directorio de fechas 17 de Noviembre de 2016 y 10 de Enero de 2017, que en sus Libros respectivos tuve a la vista y en copias certificadas se agregaron al Folio 32, Protocolo corriente de este mismo Registro Notarial. **LA AUTORIZACIÓN PARA LA REALIZACIÓN DE ESTE ACTO**, consta en el Acta de Directorio de fecha 19 de Enero de 2017, que en su Libro respectivo tengo para este acto a la vista y que transcripta en lo pertinente a este acto, dice así: "**ACTA DE DIRECTORIO**: En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 19 días del mes de enero de 2017, siendo las 12:00 horas, se reúnen en la sede social sita en Av. Rafael Obligado s/n, Terminal N° 4, 6° Piso, Aeroparque Jorge Newbery, los señores directores de **AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.** (en adelante, "ARSA") Ing. Mario Agustín Dell' Aqua, Dr. Siro Pablo Astolfi, Dr. Rodolfo Casali, Sr. Gustavo Jorge Alberto Di Cio y Sr. Eduardo Esteban Franck -estos últimos dos Directores participan de la presente reunión mediante sistema de teleconferencia-.

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4348

N 020843215

También concurren al presente los integrantes de la Comisión Fiscalizadora, Cra. Silvana Rosa Lagrosa, Dra. Ana María González y Cr. Gustavo Mazzoni. (…) Seguidamente el Sr. Presidente pone a consideración el siguiente punto del orden del día que dice: 6°) Poderes. Continúa en el uso de la palabra el Sr. Presidente y en virtud de las necesidades de la compañía, se propone considerar el otorgamiento de los siguientes poderes, lo cual luego de un intercambio de opiniones, es aprobado por unanimidad. 1) Otorgar **PODER ESPECIAL ADMINISTRATIVO** a favor de Juan Ignacio **URIBE**, DNI N° 12.976.775, para que en nombre y representación de **AEROLINEAS ARGENTINAS S.A.** actuando en forma conjunta, alternada, separada o indistinta, representar a la sociedad ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y ante las Secretarias, Subsecretarias, Direcciones, entidades sindicales y cualquier otro ente público o privado del ámbito laboral y previsional. En ejercicio de su representación, podrán presentar escritos y todo tipo de documentación, así como también, intervenir en audiencias, celebrar acuerdos, negociar y suscribir todo tipo de acuerdos, convenios colectivos y realizar todos los demás actos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. Se deja constancia que el presente mandato solamente se considerará revocado cuando lo haya sido por escritura pública, por cuanto el hecho de que la Sociedad mandante intervenga por intermedio de sus representantes legales o de otras personas en los asuntos confiados a los apoderados no revoca este mandato. El presente mandato no podrá ser sustituido ni parcial ni totalmente a favor de terceros por ninguno

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

N 020843215

de los apoderados antes indicados. … A los fines de dar cumplimiento con lo resuelto precedentemente los directores presentes por unanimidad resuelven encomendar al Sr. Presidente la suscripción de las escrituras públicas correspondientes. (…) No habiendo más asuntos que tratar, siendo las 12:40 horas se levanta la sesión. Siguen las firmas." **TODO LO RELACIONADO Y TRANSCRIPTO**, concuerda con los documentos citados, doy fe. Y el compareciente en el carácter invocado y acreditado el cual asegura permanece vigente y sin modificación alguna, **DICE**: Que cumpliendo con lo resuelto el Directorio de la Sociedad que en este acto representa, confiere **PODER ESPECIAL ADMINISTRATIVO** a favor de Juan Ignacio **URIBE**, titular del Documento Nacional de Identidad número 12.976.775; para que en nombre y representación de "**AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.**" realice todos los actos enumerados en el Acta de Directorio precedentemente transcripta, contando para tal fin con todas las facultades y atribuciones que la misma contiene, las que se tendrán por íntegramente reproducidas en este lugar, a sus efectos, sin excepción alguna. **LEÍDA Y RATIFICADA**, la firma de conformidad, ante mí, doy fe. Firmado: Mario Agustín **DELL´ACQUA**. Hay una firma y un sello. Ante mí. Gustavo Badino. Escribano. **CONCUERDA** con su Escritura matriz que pasó ante mí al Folio 51 del Registro Notarial Número 516 de Capital Federal, a mi cargo. Para **EL MANDATARIO** expido la presente **PRIMERA COPIA** en cinco Sellos de Actuación Notarial Serie N numerados correlativamente del 020843211 al presente que firmo y sello en el lugar y fecha de su otorgamiento.

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4346

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

REPRODUCCION CERTIFICADA/S EN EL SELLO DE ACTUACION NOTARIAL Nº 001809607 con fecha Buenos Aires 31/01/2017.

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4346

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES

T 018096071

Buenos Aires, 31 de Enero de 2017.

En mi carácter de escribano Titular del Registro N° 516 Cap. Fed.

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en -cinco-

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

BADINO
BANO
4348

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

COLEGIO DE ESCRIBANOS

LEGALIZACION

LEY 404

734

437

L 013693339

EL COLEGIO DE ESCRIBANOS de la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, en virtud de las facultades que le confiere la ley orgánica vigente, LEGALIZA la firma y sello del escribano GUSTAVO BADINO obrantes en el documento anexo, presentado en el día de la fecha bajo el Nº 170131051028/D La presente legalización no juzga sobre el contenido y forma del documento.

Buenos Aires, martes 31 de enero de 2017

ESC. MARIA IVANA PACHECO DE ARIAUX
COLEGIO DE ESCRIBANOS
CONSEJERA

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

GUSTAVO SADINO
ESCRIBANO
MAT. 4445

N 020343230

735

438

FOLIO 70. PRIMERA COPIA. PODER ESPECIAL ADMINISTRATIVO: "AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A." a Juan Ignacio URIBE. ESCRITURA NÚMERO: DIECIOCHO. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, a los veintisiete días del mes de Enero del año dos mil diecisiete, ante mí, Escribano Público, comparece don Mario Agustín DELL´ACQUA, casado, argentino, nacido el 24 de Agosto de 1954, titular del Documento Nacional de Identidad número 11.352.205, domiciliado legalmente en la Avenida Rafael Obligado sin número, Terminal 4, piso sexto, del Aeroparque Jorge Newbery, de esta Ciudad; persona hábil, mayor de edad, a quien identifico a tenor del inciso "b" del Artículo 306 del Código Civil y Comercial de la Nación, por ser de mi conocimiento, doy fe; así como de que concurre a éste acto en nombre y representación de la Sociedad con domicilio legal en ésta Ciudad, denominada "AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A.", CUIT 33-61542026-9, en su carácter de Presidente de la misma, justificando la personería de la Sociedad con la siguiente documentación, a saber: 1) Estatuto de la Sociedad bajo la denominación de "Cielos del Sur S. A.", formalizado por Escritura número 209 de fecha 27 de Abril de 1987, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Álvaro Gutiérrez Zaldívar, al Folio 549 del Registro Notarial número 374 a su cargo; y su Escrituras complementarias números 252 y 301, de fechas 15 de Mayo y 11 de Junio de 1987, pasadas ante el mencionado Escribano de esta Ciudad, don Álvaro Gutiérrez Zaldívar, a los Folios 672 y 836 respectivamente, del Registro Notarial número 374 a su cargo; cuyos testimonios se inscribieron

LEGALIZACION
170131 051034
31/01/2017 13 38 52

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

020843230

conjuntamente en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 24 de Julio de 1987, bajo el Número 5218, del Libro 104, Tomo A de Sociedades Anónimas; 2) Aumento de Capital Social y Reforma Estatutaria formalizada según Escritura número 604 de fecha 23 de Noviembre de 1987 y su Escritura complementaria número 690, de fecha 29 de Diciembre de 1987, pasadas ante el Escribano de esta Ciudad, don Álvaro Gutiérrez Zaldívar, a los Folios 1629 y 1832 respectivamente, del Registro Notarial número 374 a su cargo; cuyos testimonios se inscribieron conjuntamente en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 21 de Abril de 1988, bajo el Número 2237, del Libro 105, Tomo A de Sociedades Anónimas; 3) Aumento de Capital Social, Reforma Estatutaria y Reordenamiento de Estatuto formalizado por Escritura número 1109 de fecha 29 de Diciembre de 1992, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Alfredo Rueda, al Folio 3397 del Registro Notarial número 312 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 6 de Enero de 1993, bajo el Número 124, del Libro 112, Tomo A de Sociedades Anónimas; 4) Aumento de Capital Social y Reforma Estatutaria formalizada por Escritura número 592 de fecha 19 de Julio de 1993, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Alfredo Rueda, al Folio 1709, del Registro Notarial número 312 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 5 de Agosto de 1993, bajo el Número 7234, del Libro 113, Tomo A de Sociedades Anónimas; 5) Aumento de Capital Social formalizado por Escritura número 714 de fecha 23 de Junio de

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

736

439

GUSTAVO SADINO
ESCRIBANO
MAT. 3[illegible]

GUSTAVO SADINO
ESCRIBANO
N 020843231

1994, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Alfredo Rueda, al Folio 3489 del Registro Notarial número 312 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 6 de Septiembre de 1994, bajo el Número 8987, del Libro 115, Tomo A de Sociedades Anónimas; 6) Aumento de Capital, Reforma de Estatuto y Cambio de Denominación de "Cielos del Sur S.A." por su actual de "Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.", formalizada según Escritura número 302 de fecha 5 de Junio de 1995, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio Manuel Allende, al Folio 1441, del Registro Notarial número 537 a su cargo, cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 29 de Junio de 1995, bajo el Número 5622, del Libro 17, Tomo A de Sociedades Anónimas; 7) Reforma Estatutaria formalizada según Escritura número 376 de fecha 10 de Julio de 1995, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 1743 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 13 de Julio de 1995, bajo el Número 6153, del Libro 117, Tomo A de Sociedades Anónimas; 8) Reordenamiento y Reforma Estatutaria formalizada según Escritura número 1105 de fecha 30 de diciembre de 1997, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 4307, del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 22 de Enero de 1998, bajo el Número 820, del Libro 123, Tomo A de Sociedades Anónimas; 9) Reforma y Reordenamiento de Esta-

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

tuto formalizado según Escritura número 927 de fecha 22 de Diciembre de 1998, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 3559 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 15 de Enero de 1999, bajo el Número 795, del Libro 4, Tomo de Sociedades por Acciones; 10) Rectificatoria de Reforma y Reordenamiento de Estatuto formalizada según Escritura número 588 de fecha 30 de agosto de 1999, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2124 de Registro Notarial Número 537 a su cargo; cuyo testimonio se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 28 de Septiembre de 1999, bajo el Número 14352, del Libro 7, Tomo de Sociedades por Acciones; 11) Reforma y Reordenamiento de Estatuto formalizada por Escritura número 742 de fecha 11 de octubre de 2000, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 2523 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 1 de noviembre de 2000, bajo el Número 16403, del Libro 13, Tomo Sociedades por Acciones; 12) Cambio de domicilio formalizado por Escritura número 295 de fecha 24 de abril de 2001, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Ignacio M. Allende, al Folio 1076 del Registro Notarial número 537 a su cargo; cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 5 de Noviembre de 2001, bajo el Número 15148, del Libro 16, Tomo de Sociedades por Acciones; 13) Aumento de Capital Social formalizado

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

GUSTAVO SADINO ESCRIBANO MAT. 4348

GUSTAVO SADINO ESCRIBANO MAT. 4348

020843232

según Escritura número 350 de fecha 7 de Octubre de 2003, pasada ante la Escribana de esta Ciudad, doña María Alejandra Bulubasich, al Folio 686, del Registro Notarial número 1671, interinamente a su cargo; y sus Escrituras complementarias números 351 y 470, de fechas 7 de octubre y 26 de noviembre de 2003, ambas pasadas ante la mencionada Escribana María Alejandra Bulubasich, a los Folios 691 y 910 del Registro Notarial número 1671 de su actuación; cuyas primeras copias se inscribieron conjuntamente en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha con fecha 30 de Enero de2004, bajo el Número 1389, del Libro 24, Tomo de Sociedades por Acciones; 14) Con el cambio de sede social formalizado según Escritura número 144 de fecha 30 de Julio de 2015, pasada ante el Escribano de esta Ciudad, don Carlos Augusto Marcovecchio, al Folio 446, del Registro Notarial número 725 a su cargo, cuya primera copia se inscribió en el Registro Público de Comercio de esta Ciudad con fecha 13 de Agosto de 2015, bajo el Número 14188, del Libro 75, Tomo de Sociedades por Acciones. Toda la documentación precedentemente relacionada, en sus originales tuve a la vista y en copias certificadas se agregaron al Folio 71, Protocolo del año 2016 de este mismo Registro Notarial. **EL CARÁCTER INVOCADO POR EL COMPARECIENTE** consta en las Actas de Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de fecha 09 de Diciembre de 2015 y su continuación de cuarto intermedio Artículo 247 de la Ley General de Sociedades de fecha 11 de Diciembre de 2015 y de Directorio de fecha 11 de Diciembre de 2015; en el Acta de Directorio de fecha 30 de Diciembre de 2015; que en sus Libros respectivos tuve

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

a la vista y en copias certificadas se agregaron al mencionado Folio 71, Protocolo del año 2016 de este mismo Registro Notarial; en las Actas de Asambleas Especiales de Accionistas Clase A de fechas 25 de Octubre de 2016 y 10 de Enero de 2017 y en las Actas de Directorio de fechas 15 de Diciembre de 2016 y 10 de Enero de 2017 respectivamente, que en sus Libros respectivos tuve a la vista y en copias certificadas se agregaron al Folio 41, Protocolo corriente de este mismo Registro Notarial. **LA AUTORIZACIÓN PARA LA REALIZACIÓN DE ESTE ACTO**, consta en el Acta de Directorio de fecha 19 de Enero de 2017, que en su Libro respectivo tengo para este acto a la vista, y que transcripta en lo pertinente a este acto, dice así: "**ACTA DE DIRECTORIO**: En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 19 días del mes de enero de 2017, siendo las 12:45 horas, se reúnen en la sede social sita en Av. Rafael Obligado s/n, Terminal Nº 4, 6º Piso, Aeroparque Jorge Newbery, los señores directores de **AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A.** (en adelante, "AUSA") Ing. Mario Agustín Dell' Aqua, Dr. Siro Pablo Astolfi, Sr. Cristian Martín Erhardt, Sr. Gustavo Jorge Alberto Di Cio y Sr. Eduardo Esteban Franck -estos últimos dos Directores participan de la presente reunión mediante sistema de teleconferencia-. También concurren al presente los integrantes de la Comisión Fiscalizadora, Cra. Silvana Rosa Lagrosa, Dra. Ana María González y Cr. Gustavo Mazzoni. (…) Seguidamente el Sr. Presidente pone a consideración el siguiente punto del orden del día que dice: 5º) Poderes. Continúa en el uso de la palabra el Sr. Presidente y en virtud de las necesidades de la compañía, se propone

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

GUSTAVO PADINO
ESCRIBANO
MAT. 4848
N° 020843233

considerar el otorgamiento de los siguientes poderes, lo cual luego de un intercambio de opiniones, es aprobado por unanimidad. 1) Otorgar **PODER ESPECIAL ADMINISTRATIVO** a favor de Juan Ignacio URIBE, DNI N° 12.976.775, para que en nombre y representación de **AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A.** actuando en forma conjunta, alternada, separada o indistinta, representar a la sociedad ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y ante las Secretarias, Subsecretarias, Direcciones, entidades sindicales y cualquier otro ente público o privado del ámbito laboral y previsional. En ejercicio de su representación, podrán presentar escritos y todo tipo de documentación, así como también, intervenir en audiencias, celebrar acuerdos, negociar y suscribir todo tipo de acuerdos, convenios colectivos y realizar todos los demás actos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. Se deja constancia que el presente mandato solamente se considerará revocado cuando lo haya sido por escritura pública, por cuanto el hecho de que la Sociedad mandante intervenga por intermedio de sus representantes legales o de otras personas en los asuntos confiados a los apoderados no revoca este mandato. El presente mandato no podrá ser sustituido ni parcial ni totalmente a favor de terceros por ninguno de los apoderados antes indicados. … A los fines de dar cumplimiento con lo resuelto precedentemente los directores presentes por unanimidad resuelven encomendar al Sr. Presidente la suscripción de las escrituras públicas correspondientes. Seguidamente el Sr. Presidente pone a consideración el siguiente punto del orden del día que dice: 6°) Temas varios. El Sr. Presiden-

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

020843233

te explica que no existen asuntos que considerar como temas varios por lo cual propone que no se trate este punto del orden del día, propuesta que es aprobada por unanimidad. No habiendo más asuntos que tratar, siendo las 13:20 horas se levanta la sesión. Siguen las firmas.". **TODO LO RELACIONADO Y TRANSCRIPTO**, concuerda con los documentos citados, doy fe. Y el compareciente, en el carácter invocado y acreditado, el cual asegura permanece vigente y sin modificación alguna, **DICE**: Que cumpliendo con lo resuelto por el Directorio en el Acta de Directorio precedentemente transcripta, confiere **PODER ESPECIAL ADMINISTRATIVO** a favor de Juan Ignacio **URIBE**, titular del Documento Nacional de Identidad número 12.976.775; para que en nombre y representación de "**AUSTRAL LINEAS AEREAS - CIELOS DEL SUR S.A.**" realice todos los actos enumerados en el Acta de Directorio relacionada contando para tal fin con todas las facultades y atribuciones que la misma contiene las que se tendrán por íntegramente reproducidas en este lugar a sus efectos sin excepción alguna. **LEÍDA Y RATIFICADA**, la firma de conformidad, ante mí, doy fe. Firmado: Mario Agustín **DELL´ACQUA**. Hay una firma y un sello. Ante mí. Gustavo Badino. Escribano. **CONCUERDA** con su Escritura matriz que pasó ante mí al Folio 70 del Registro Notarial Número 516 de Capital Federal, a mi cargo. Para **EL MANDATARIO** expido la presente **PRIMERA COPIA** en cuatro Sellos de Actuación Notarial Serie N numerados correlativamente del 020843230 al presente que firmo y sello en el lugar y fecha de su otorgamiento.

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4316

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

REPRODUCCION CERTIFICADA/S EN EL
ES COPIA SELLO DE ACTUACION NOTARIAL Nº
T018096077 con fecha
Buenos Aires 31/01/2017

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4316

COLEGIO DE ESCRIBANOS
CIUDAD DE BUENOS AIRES
CAPITAL FEDERAL - REPUBLICA ARGENTINA

CERTIFICACION DE REPRODUCCIONES
LEY 404

739

442

T 018096077

Buenos Aires, 31 de Enero de 2017.

En mi carácter de escribano Titular del Registro N° 516 Cap. Fed.

CERTIFICO que la reproducción anexa, extendida en -cuatro-

foja/s, que sello y firmo, es COPIA FIEL de su original, que tengo a la vista, doy fe.

GUSTAVO BADINO
ESCRIBANO
MAT. 4548

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

COLEGIO DE ESCRIBANOS

LEGALIZACION

LEY 404

L 013693345

EL COLEGIO DE ESCRIBANOS de la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, en virtud de las facultades que le confiere la ley orgánica vigente, LEGALIZA la firma y sello del escribano GUSTAVO BADINO

obrantes en el documento anexo, presentado en el día de la fecha bajo el N° 170131051034/0 La presente legalización no juzga sobre el contenido y forma del documento.

Buenos Aires, martes 31 de enero de 2017

ESC. MARIA IVANA PACHECO DE ARIAUX
COLEGIO DE ESCRIBANOS
CONSEJERA

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MELISA ROBAUDI
RESPONSABLE ADMINISTRATIVA

ES COPIA

A.N.A.C. 741

A.N.A.C. 444

EN MI CARÁCTER DE APODERADO

DE "AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A."

Y DE "AUSTRAL S.A."

TOMO VISTA DEL EXPEDIENTE

JUAN I. URIBE

DNI 12.116.775

13/2/12

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

BUSCAR

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

PERSONAL AERONAUTICO | RECLAMOS TRANSP. AEREO | AERONAVES Y TALLERES | INFRAESTRUCTURA EMPRESAS Y AERODROMOS | AVIACION GENERAL | NAVEGACION AEREA | NORMATIVA | INSTITUCIONAL

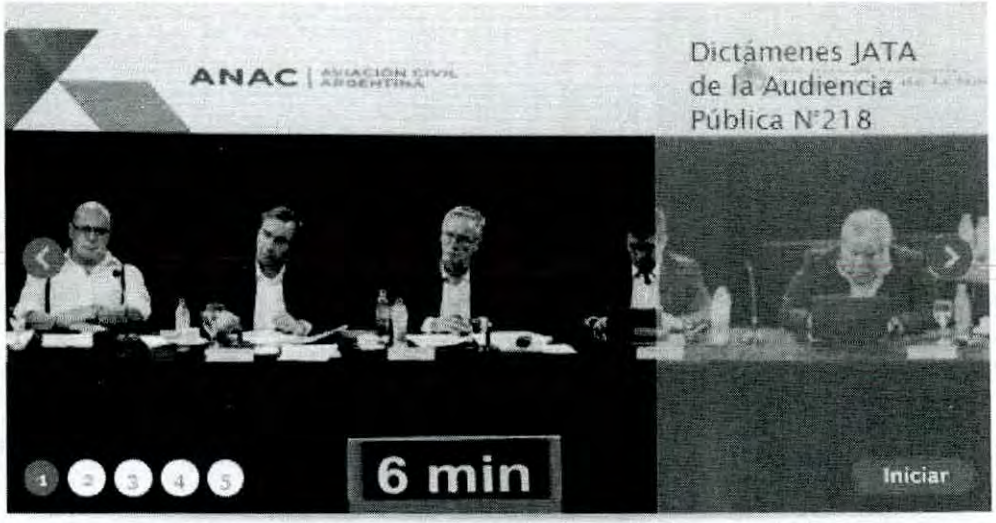
CERTIFICACION MEDICA AERONAUTICA

INFRACCIONES

CONSULTA DE TRAMITES

LISTADO DE NOVEDADES

SSP/SMS



Pilotos
Tripulacion
Mecanicos
Talleres
Empresas
Pasajeros

CASILLERO AERONAUTICO DIGITAL

PERSONAL AERONAUTICO

AERONAVES Y TAR

INFRAESTRUCTURA Y AERODROMOS

Adecuación RAAC - LAR

ANAC 445

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

PERSONAL AERONAUTICO | RECLAMOS TRANSP. AEREO | AERONAVES Y TALLERES | INFRAESTRUCTURA Y AERODROMOS | EMPRESAS | AVIACION GENERAL | NAVEGACION AEREA | NORMATIVA | INSTITUCIONAL

NOTICIAS Y NOVEDADES

Listado de las Ultimas Novedades

Noticias y Novedades

ANAC | Listado de las Ultimas Novedades | Dictámenes JATA de la Audiencia Pública N°218

Dictámenes JATA de la Audiencia Pública N°218

Listado de Dictámenes:

- ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. (No regular)
- ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A.
- AMERICAN JET S.A (No regular)
- AMERICAN JET S.A
- ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A
- AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A
- FB LÍNEAS AÉREAS S.A

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

242

CUDAP: TRI-ANC:0001288/2017

Organismo: ANAC

A.N.A.C. 446

Datos de registración
Fecha y hora: 13-Feb-2017 12:38:14
Área: ADEXSERA@anac - Dir.Explot.Serv. Aerocom.

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIAN

Responsable local	**Desde**
ADNAERAI@anac - Dir.NormasAero.Acuerdos Internaccionales	13-Feb-2017 12:38:14

Título: REF: EXP- ANC:43567/2016 DICTAMEN N°594

Texto

REF: EXP- ANC:43567/2016 DICTAMEN N°594

Fecha de impresión: 13-Feb-2017 12:38:14

CUDAP : TRI-ANC:0001288/2017

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
13 FEB 2017
TRI. Nº

743

A.N.A.C.
417

ACREDITA CAPACIDAD TECNICA.

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

Ref.: EXP-ANC: 0043567/2016. Dictamen Nº 594.

Melisa Sinigaglia, en mi carácter de apoderada de AVIAN LINEAS AEREAS S.A. con domicilio constituido en Av. Corrientes 345 piso 3 de esta Ciudad, ante Ud. me presento y respetuosamente digo:

Que vengo por medio del presente, siguiendo expresas instrucciones de mi representada, a dar cumplimiento al Art. 3 del Dictamen de la referencia, acreditando la capacidad técnica prevista en el Art. 7 inc. b) del Anexo II del Dto. 2186/92 para cumplir los servicios solicitados por la empresa.

Sobre el particular se informa que los servicios se iniciarán con las aeronaves que mi representada ya cuenta afectadas a su Certificado de Explotador de Servicios Aéreos relativo a las aeronaves Jetstream cuya tenencia y explotación posee en virtud de contratos de locación vigentes, así como la aeronave ATR-72 600 matricula LV-GUG que fuera adquirida por mi mandante y ya se ha nacionalizado al país. Por su parte, nos complace informar que la segunda aeronave ATR-72 600 se encuentra próxima a ser matriculada hallándose prevista su matriculación en el exterior en fecha 27 de Febrero de 2017 con trámite en el Registro Nacional de Aeronaves bajo Expte. ANC: 0039668/2016 al cual ya se le ha asignado la matricula LV-GUH. Luego, se complementará con las aeronaves ATR-72 600 que se irán incorporando conforme esquema de entregas comentado en la presentación que diera origen a los presentes actuados.

Sin otro particular, a la espera que se tenga por acreditado el requisito de capacidad técnica, saludo a Ud. muy atentamente,

MELISA C. SINIGAGLIA
ABOGADA
Tº 105 Fº 783
C.P.A.C.F.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

"2017 – AÑO DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES"

A.N.A.C. 448

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

NOTA D.E.S.A. N° 0000216

EXP-ANC: 0043567/2016

BUENOS AIRES, 13 FEB 2017

SEÑOR DIRECTOR NACIONAL:

Me dirijo a usted en el marco de la presentación efectuada por la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. con fecha 13 de febrero del corriente (TRI-ANC:0001288/2017) la que se adjunta al expediente de referencia, mediante la cual informa que iniciará las operaciones con las aeronaves que en la actualidad tiene afectadas a sus servicios autorizados.

Al respecto, se procede a detallar seguidamente las aeronaves afectadas a los servicios autorizados, las que en su conjunto conforman la flota actual de AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.:

- JETSTREAM AEROSPACE 32, matrícula LV-ZPZ;
- JETSTREAM AEROSPACE 32, matrícula LV-ZST;
- JETSTREAM AEROSPACE 32, matrícula LV-ZPW; y
- ATR 72-600, matrícula LV-GUG.

En este orden e ideas, la transportadora manifiesta que la segunda aeronave ATR 72-600 se encuentra próxima a ser matriculada hallándose prevista su matriculación en el exterior con fecha 27 de febrero de 2017 con trámite ante el Registro Nacional de Aeronaves.

Por todo lo expuesto, se eleva el presente a los efectos de la prosecución del trámite de referencia.

Atentamente.

GREGORIO BORDA
Director de Explotación de Servicios Aéreos
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

AL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
Dr. Hernán Adrián GÓMEZ
S. / D.

744
449

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

NOTA D.N.T.A. N° 000109
EXP-ANC: 0043567/2016
BUENOS AIRES, 13 FEB. 2017

SEÑOR ADMINISTRADOR NACIONAL:

Me dirijo a usted en el marco de la presentación efectuada por la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. con fecha 13 de febrero del corriente (TRI-ANC:0001288/2017) la que se adjunta al expediente de referencia, mediante la cual informa que iniciará las operaciones con las aeronaves que en la actualidad tiene afectadas a sus servicios autorizados.

Al respecto, de conformidad con lo señalado por la Dirección de Explotación de Servicios Aerocomerciales en cuanto a las aeronaves que conforman la flota actual de la transportadora, elevo el presente con proyecto de nota ANAC a los efectos indicados.

Atentamente.

DR. HERNAN ADRIAN GOMEZ
Director Nacional de Transporte Aéreo
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

AL SEÑOR ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
Ing. Juan Pedro IRIGOIN
S. / D.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. 450

NOTA A.N.A.C. N° 62

EXP-ANC: 0043567/2016

BUENOS AIRES, 13 FEB 2017

Teniendo en cuenta la presentación efectuada por la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. a con fecha 13 de febrero del corriente (TRI-ANC:0001288/2017) la que se adjunta al expediente de referencia, mediante la cual informa que iniciará las operaciones con las aeronaves que en la actualidad tiene afectadas a sus servicios autorizados, se informa que dicha compañía aérea cuenta al presente con TRES (3) equipos JETSTREAM AEROSPACE 32, matrículas LV-ZPZ, LV-ZST y LV-ZPW y UN (1) ATR 72-600, matrícula LV-GUG ya afectados. Además de ello, señala que ha solicitado a este organismo la matriculación en el extranjero de un segundo ATR 72-600 para incorporar a su flota.

Por todo lo expuesto, esta Autoridad entiende por acreditada la capacidad técnica exigida previo al otorgamiento de los permisos requeridos, en virtud de lo establecido en el Artículo 14 del Decreto N° 2186/92.

Ing. Juan Pedro RIGOIN
ADMINISTRADOR NACIONAL
DE AVIACIÓN CIVIL

Zimbra: **romina.acuna@anac.gob.ar**

745

451

Notificación de dictámenes JATA

De : Romina Edith Acuna <romina.acuna@anac.gob.ar> lun, 13 de feb de 2017 12:59

Asunto : Notificación de dictámenes JATA

Para : msinigaglia <msinigaglia@estudiorzc.com.ar>, toscanodamian@alasdelsurla.com, iapalmieri@hotmail.com, julian@flybondi.com, jk@flybondi.com, hpreneste@andesonline.com

Estimados

Se informa a Uds. que los Dictámenes JATA de la Audiencia Pública N° 218 se encuentran publicados en la página web oficial de la ANAC, Sección: Noticias y Novedades.
Los mismos están a su disposición en el Piso 6° del Edificio ANAC para vuestra notificación fehaciente hasta el día miércoles 15 de febrero de 2017.

Secretaría JATA
DNTA - ANAC

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA

FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL

Departamento de Secretaría General
Reloilado N° 452

BUENOS AIRES, 10 de Febrero de 2017.-

INFORME N° 4 /2017

SOBRE CONSULTA EFECTUADA POR LA ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL –ANAC- MEDIANTE NOTA PRESENTADA EN FECHA 08 DE FEBRERO DE 2017.

1. Viene a consideración de este Instituto la inquietud formulada por la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL –ANAC- en nota datada el 07-FEB-17 y presentada en fecha 08-FEB-17.

2. La consulta del Organismo solicitante se refiere a la validez del Decreto 52/1994 y de su interpretación en consonancia con sus antecedentes, en particular el Art. 2 inciso 4° de la ley de Inversiones Extranjeras 21832, t.o. por Decreto 1853/93, ley de Sociedades y el concepto de "propiedad sustancial y control efectivo" a que aluden los fundamentos de los decretos 204/2000 y 1654/2002.

3. Concretamente, se acude a la opinión de este Instituto respecto de la siguiente cuestión: "*si una sociedad anónima constituida en la REPUBLICA ARGENTINA, cuya mayoria accionaria pertenezca a otra sociedad anónima constituida en el país, con mayoria de capital accionario que a su vez pertenezca a personas jurídicas o humanas extranjeras, estaria habilitada para ser concesionaria de servicios de transporte aéreo de cabotaje en nuestro país*".

4. Una de las funciones primordiales que posee el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico, desde su creación por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 21662 de fecha 24 de julio de 1947, es la realización de estudios, análisis y dictámenes sobre Derecho Aeronáutico y, en particular, el desarrollo de las normas jurídicas de aplicación de dicha rama del derecho en nuestro país, su elaboración e interpretación.

5. Dando cumplimiento a ese mandato legal es que el suscripto puede expresar la opinión legal que se recaba, conforme lo establece el artículo 2° inciso c) de la precitada norma.

6. No obstante ello, cabe aclarar que la opinión se emitirá exclusivamente sobre la base de la normativa vigente aplicable al caso, toda vez que se desconoce tanto la existencia y contenido de las presentaciones impugnatorias a que se alude, como de las constancias administrativas relacionadas con la audiencia pública mencionada por el Organismo requirente en su nota.

7. Consecuencia de ello es que la interpretación que se hará a los efectos de responder a la consulta será sobre la inferencia de las posibles conductas y formulaciones que los interesados podrían efectuar a efectos de obtener las concesiones necesarias para ejecutar

Aviana Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
...es del Departamento de Relaciones Internacionales
...DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
...N.A.C.

FOLIO 747

FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL

Departamento de Secretaría General
Recibido 453

servicios de transporte aéreo regulares internos.

8. El art. 99 inc. 4 del Código Aeronáutico prescribe para las sociedades de capital, para acceder a la habilitación como explotador de servicios de transporte aéreo interno, la necesidad de observar el siguiente requisito: *"..la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República".*

9. El decreto 52/1994 que dispone que una sociedad se considera argentina en cuanto a su domicilio se encuentre en el país, en los siguientes términos: *"Aclárase que la previsión del artículo 99 inciso 4 del Código Aeronáutico, que dispone que en las sociedades comerciales de capitales que realicen la explotación de servicios de transporte aéreo interno, la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República Argentina, comprende a las personas físicas y jurídicas argentinas, con domicilio real en la República."*

10. En tanto relacionemos el citado decreto con el art. 2 inc. 4 de la ley 21.382 de Inversiones Extranjeras (t.o. decreto 1853/93) se considera *"...Empresa local de capital nacional: Toda empresa domiciliada en el territorio de la República, en la cual personas físicas o jurídicas también domiciliadas en él sean propietarias directa o indirectamente de no menos del 51% del capital y cuenten directa o indirectamente con la cantidad de votos necesarios para prevalecer en las asambleas de accionistas o reuniones de socios..."*

11. Adentrándonos en el espíritu y las razones que provocan el dictado de esta norma surgirá claramente la solución a la consulta de fondo.

12. En noviembre de 1989 se inicia el proceso de privatización de Aerolíneas Argentinas SA, que si bien estuvo inicialmente integrada por una cantidad de empresas nacionales de diferentes rubros, lo fueron con una participación minoritaria encontrándose su adquisición mayoritaria integrada por capitales extranjeros. El holding controlante de AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LINEAS AEREAS, CIELOS DEL SUR S.A., fue participado mayoritariamente por IBERIA, la Sociedad Estatal de Participaciones Empresarias SEPI, AMERICAN AIRLINES (participación minoritaria de su controlante) y, finalmente, por el GRUPO MARSANS empresas que se mantienen como sociedades comerciales.

13. La política nacional observada en aquel momento perseguía como propósito evitar la pérdida de Aerolíneas Argentinas como línea nacional de bandera, que siguiera estando habilitada para hacer el cabotaje argentino y ejercer los derechos de tráfico negociados en acuerdos bilaterales de tráfico que acordaban esos derechos a empresas designadas argentinas. Nace en consecuencia el decreto 52/1994, perfeccionándose así la metodología de acceso del capital extranjero para la constitución de empresas prestatarias de servicios aerocomerciales.

AVIAN Lineas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
...eta del Departamento de Relaciones Internacionales
...RECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

FOLIO 376

FOLIO 3 348

FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL

Departamento de Secretaría General
Reflejado N° 454

14. No fue cuestionada entonces la vigencia, validez y efectividad del Decreto 52/94 para mantener en operaciones a Aerolíneas Argentinas con la incorporación de capitales extranjeros, ni a otras líneas aéreas establecidas o a establecerse en nuestro país, siendo una norma eficaz para que posibilitó la integración de capitales extranjeros. La condición de nacionalidad está directamente vinculada a conceptos tales como control efectivo, domicilio, asiento principal de negocios, y esto se mantiene en el art. 99 inc. 2 CA en tanto "*...el control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas con domicilio real en la República..*"

15. Así, el Decreto 52/94 viene a aclarar los términos del Art. 99, inc. 4° de la Ley N° 17285 (CODIGO AERONAUTICO) en cuanto dispuso que dicha aclaración "*...comprende a las personas físicas y jurídicas argentinas con domicilio real en la República...*". Esa fue la solución jurídica que, a través de la constitución de sociedades argentinas de capital extranjero -en los términos de la Ley N° 21382 de Inversiones Extranjeras, texto ordenado por Decreto N° 1853/93- permitió la canalización de dichas inversiones en empresas locales, participadas por la empresa constituida localmente con tal finalidad.

16. De ello se deriva que tanto AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LINEAS AEREAS S.A, y los otros casos citados, mantuvieran su condición de empresas nacionales, titulares de concesiones y autorizaciones reconocidos por los respectivos certificados de operadores aéreos nacionales, emitidos por la Autoridad Aeronáutica Argentina, y obviamente, no cuestionados ni interna ni internacionalmente.

17. Dada la pacífica subsistencia y aceptación de las mencionadas normas, nada impide de que, a través del mismo mecanismo, puedan producirse nuevas inversiones extranjeras en empresas locales sin que las mismas pierdan su condición de empresas argentinas, toda vez que, se trataría de empresas nacionales con domicilio en la República, asiento principal de sus negocios, y –en el caso de la controlada- con certificaciones y habilitaciones, además de concesiones y autorizaciones dadas por la Autoridad Aeronáutica Argentina y cumplimentando el resto de los requisitos establecidos tanto en el Código Aeronáutico como en las normativas aplicables a tal actividad en la República Argentina.

18. Si continuamos analizando la norma en estudio resulta que la intención del Poder Administrador es aplicable también a estos tiempos en donde se clama por la llegada de la inversión extranjera que contribuya al desarrollo nacional. Cabe transcribir parte de sus Considerandos "*..no es la voluntad del Poder Ejecutivo Nacional, como autoridad reglamentaria y de aplicación de las normas del Código Aeronáutico, limitar ni restringir su aplicación, pues ello no resultaría coherente con la política de desregulación de los servicios públicos privatizados y de la actividad económica de producción de bienes y servicios en general que ha implementado el Gobierno Nacional, ni con la propia evolución desregulatoria que el transporte aéreo ha experimentado en el ámbito internacional en la última década...*"

19. Esta normativa es concordante en forma complementaria, con los objetivos perse

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

FOLIO 249
Departamento de Secretaría General
Recibido N 455

FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL

guidos por el artículo 10 de la Ley 23.696, el cual autoriza al Poder Ejecutivo Nacional a disponer, cuando fuere necesario, la exclusión de normas legales cuyo mantenimiento obste a los objetivos de la privatización o impida la desmonopolización o desregulación del respectivo servicio.

20. Con esta norma, la modernidad llegó a la Argentina en el aspecto que nos ocupa, como así también evoluciona en coincidencia con el criterio seguido por los miembros de la OACI ante la necesidad de los países que la componen de incorporar capitales extranjeros ante los aumentos de costos de aeronaves y operativos entre muchos otros.

21. En ese contexto, la Secretaría de la OACI propuso como alternativa al criterio de la propiedad sustancial y el control efectivo de las empresas aéreas, el de la sede de la administración o sede principal de sus negocios, prescindiendo de la propiedad sustancial y el control efectivo [1]

22. El proceso siguió su curso y en la Quinta Conferencia de Transporte Aéreo, se adoptaron cláusulas modelo para los acuerdos bilaterales que celebraran los Estados, siguiendo distintos criterios como alternativas a la de la propiedad sustancial y el control efectivo[2].

23. Tanto fue así que la Comunidad Europea admitió el establecimiento de líneas aéreas de un Estado europeo en otro y las inversiones en líneas aéreas provenientes de otros Estados europeos.

24. Contamos entonces con una norma específica para regular esta cuestión, el art. 99 inc. 4° del C.A. en el marco de una disciplina autónoma como es el Derecho Aeronáutico y con un decreto (52/94) que viene a aclarar los alcances de una expresión, de un requisito contenido por aquella norma; este precepto del ejecutivo fue suspendido en su vigencia por los decretos 204/2000 y 1654/2002 y restablecido en la misma por el art. 10 del Decreto 1012/2006. Cabe insistir que no solo está vigente sino que ya se ha aplicado con beneficios apreciables, de acuerdo con lo expresado en el caso citado en párrafos anteriores.

25. A modo de conclusión:

a) La presencia de capitales extranjeros en las empresas locales de transporte aéreo no constituye una novedad en la República Argentina dado que la normativa lo permite desde antiguo.

b) No se debe confundir entonces con cielos abiertos, excepción al art. 97 apartado

[1] Stadlmeier, Sigmar "International commercial aviation : from foreign policy to trade in services". Ed. Frontières, Paris, 1998.
[2] Ver: OACI, Documento 9626 "Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional"; OACI Documento 9587 "Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional".

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL

FOLIO 5

Departamento de Secretaría General
Recibido N 456

segundo, caso en el cual sí se le hubiera exigido reciprocidad. Por ser solo capitales extranjeros en empresas nacionales no se le pidió tal recaudo a España, Brasil ni Estados Unidos de América, siendo la razón tan simple como que estos países no tenían operando en Argentina empresas aéreas extranjeras volando cabotaje.

c) Que tal hermenéutica en cuanto al art 99 inc. 4 CA resulta consistente con lo dispuesto por el artículo 2 inc. 4 de la Ley de Inversiones Extranjeras (t.o. Dto. 1853/93) que define a la empresa local de capital nacional, y con las disposiciones de la Ley de Sociedades Comerciales N. 19.550.

d) Se consideran argentinas las personas físicas o jurídicas con domicilio real en el país y que cumplan los recaudos de la ley de sociedades.

e) La OACI ha flexibilizado la regla de la propiedad sustancial y control efectivo de los Estados en tanto no afecte la seguridad operacional. Tal el caso del art. 83 bis Convenio de Chicago respecto de la transferencia del control de la matrícula de las aeronaves. La política nacional en la materia desde el año 2006, y sin modificaciones a la fecha, ha sido la de recoger las recomendaciones de la IV Conferencia de Transporte Aéreo de OACI en el sentido de relegar las cuestiones relativas a la propiedad sustancial y el control efectivo de las sociedades comerciales constituidas para la prestación de servicios aerocomerciales y hacer especial hincapié en evitar los déficit de seguridad operacional en las empresas certificadas por los estados, más que en las antiguas cuestiones relativas a la propiedad sustancial y el control efectivo, hoy consideradas de menor relevancia.

f) Los concesionarios de servicios de transporte aéreo en la República deben constituir una persona jurídica domiciliada en el país y el Presidente del directorio, Consejo de administración, gerentes y por lo menos los dos tercios de los directores o administradores serán argentinos, pues el control primordial de la seguridad operacional se evidencia a partir de la organización empresarial y no solo en la prestación de los servicios.

g) Que mediante el Decreto N° 52/94 se adoptó como criterio de nacionalidad de las personas jurídicas para ser explotadoras de servicios de transporte aéreo, que la mayoría del capital accionario, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República Argentina.

h) El artículo 99 inciso 4° del Código Aeronáutico, el decreto 52/1994 en concordancia con la Ley 21.382 de inversiones extranjeras y la Ley de Sociedades Número 19.550, permiten y posibilitan conforme a derecho que existan sociedades constituidas con domicilio en el país que pueden ser explotadoras de servicios de transporte aéreo con capitales extranjeros. Dichos capitales pueden participar directamente co-

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE EDUCACION
INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL

FOLIO 381

Departamento de Secretaría General
Relativo N° 457

mo accionistas en la sociedad concesionaria siempre que no excedan la mayoría de las acciones a la que corresponda la mayoría de los votos computables.

i) Otra alternativa es que la inversión se realice indirectamente constituyendo una sociedad local de capital extranjero. Esta sociedad, a su vez, puede participar en el capital de la sociedad concesionaria aun siendo mayoritaria habida cuenta de que cumpliría el requisito de la nacionalidad al constituir domicilio en la República y mantener aquí el asiento principal de sus negocios objeto de dicha inversión.

26. Por último, cabe mencionar que la finalidad del presente informe responde al cumplimiento de una función consultiva jurídica en el ámbito de competencia del organismo a mi cargo, que reviste el carácter de no vinculante; como un acto interno de la Administración, en la medida que no produce efectos jurídicos directos a los particulares, sino una mera colaboración técnica para el funcionario solicitante, que analiza conductas acordes con la normativa vigente.

Dr. RICARDO DANIEL MENDEZ

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

ANAC | AVIACION CIVIL ARGENTINA

752
A.N.A.C.
Departamento de Secretaría General
Recibido N° 458

INFORME D.E.M.E. N° 027/17

REF: EXP-ANC: 0044567/2016

BUENOS AIRES, 13 de febrero de 2017

SEÑOR DIRECTOR:

Al año 2016, el mercado aeronáutico de cabotaje se encontraba explotado regularmente por cuatro operadores: Aerolíneas Argentinas S.A.; Austral Cielos del Sur S.A.; Lan Argentina S.A.; y Andes Líneas Aéreas S.A. En donde las dos primeras concentraban el 74% del mercado. Más aún, un análisis de concurrencia por ruta explotada, revela que sólo en escasas rutas coincidían dos o más explotadores del servicio. Desde la teoría económica, la caracterización de este tipo de mercados imperfectos recibe el nombre de monopolio (un oferente) u oligopolio (un número pequeño de oferentes) (Brander y Zhang, 1990)[1]. Allí, los oferentes del servicio de transporte aéreo tienen un control importante sobre el mercado, lo que le da capacidad de intervenir y fijar precios (niveles tarifarios), y cantidades del producto en el mercado (oferta de asientos). Las consecuencias resultantes son ampliamente reconocidas: tarifas más altas; menor oferta de servicio; y pérdida de eficiencia, entre otros.

En este contexto, existe amplio consenso respecto a que la regulación económica debe centrar sus esfuerzos en una mejora de la eficiencia a través del fomento de la competencia (OACI, 2004)[2]. Es la concurrencia sana y regulada de oferentes lo que verdaderamente mejora el funcionamiento de los mercados. La incorporación de nuevos explotadores aéreo al mercado reduce la concentración del mercado y, por tanto, limita la capacidad de fijar precios por parte de los actores intervinientes.

Con mercados con mayor grado de competitividad, la eficiencia es mayor y por tanto se acelera el aumento de la productividad, acarreando beneficios para los usuarios de estos servicios. Adicionalmente, en una estructura competitiva se incentiva a las empresas aéreas a su reestructuración en busca de una reducción de costos. Por tanto, en rutas explotadas por nuevos operadores, la competencia daría lugar a una mejor calidad y cantidad de servicios.

[1] Brander, J.A. y A. Zhang (1990), "*Market Conduct in the Airline Industry: An Empirical Investigation*", Rand Journal of Economics

[2] OACI, Doc 9626. *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional*, Montreal, Canada.

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA
Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

ANAC | AVIACION CIVIL ARGENTINA

Departamento de Secretaría General
Refoliado N° 459

En relación al impacto tarifario, existe evidencia suficiente para respaldar su tendencia a la baja al incorporar nuevos explotadores aéreos, si bien las mismas pueden verificarse en un segmento específico de una ruta y no para todos los niveles tarifarios ofrecidos, como así también dependerá de la red de conexiones que cuente determinada empresa, ya que podría verificarse la disminución en el precio de una ruta concurrida y la compensación en otra sin otro explotador compitiendo (DOGANIS, R., 1985 y DOGANIS, R. 1994)[3]

Por otra parte, la oferta de nuevos servicios, originados a partir de la concesión de explotación de rutas regulares, implicará un incremento en la cantidad de pasajeros transportados. Existen varios elementos que permiten evidenciar la existencia de una demanda insatisfecha en el transporte aéreo de pasajeros doméstico. Por un lado, Argentina se encuentra entre los países más bajos de pasajeros transportados en relación a la cantidad de habitantes. Por caso, en 2015 volaron 22 pasajeros por cada 100 habitantes. En Chile, 56 habitantes cada 100, en Colombia, 54, en Brasil, 48, y en Perú, 32. Por otra parte, se verifica un elevado coeficiente de ocupación en rutas actualmente operadas, superior al 90% para varios tramos punto a punto dentro del territorio nacional. Finalmente, existe una concentración del flujo del transporte desde AEP para los vuelos de cabotaje y desde EZE para los internacionales. Por todo ello, la incorporación de nuevas rutas, en un entorno eficientemente regulado, con operaciones desde aeropuertos no tradicionales y desde otros actualmente con pocos servicios, originarán nuevas demandas de plazas en nuevos vuelos y en nuevos días y horarios, ayudando a satisfacer por tanto un mercado en desarrollo.

Sin otro particular, saludo a Ud. atentamente.

DR. EDUARDO MARCHEGIANI
Director de Estudios de Mercado y Estadísticas
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

AL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL
DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL
Dr. Hernán A. GOMEZ
S. / D.

[3] DOGANIS, R. (1985), *Flying off course*, Harper Collins Academic, Londres.
DOGANIS, R. (1994), *The Impact of Liberalization on European Airlines Strategies and Operations*, Journal of Air Transport Management,

VIA N Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

15 FEB 2017

BUENOS AIRES

EL PRESENTE [illegible] SN /1944/17

SE REFOLIA DE [illegible] 4n [illegible] 459 A EFECTOS

DE ENCUADERNARLO DENTRO DE LAS NORMAS DEL DECRETO

Nº 1759/72 (T.O. 1883/91)

ES COPIA

DRA. ROMINA ACUÑA

Jefa del Departamento de Relaciones Internacionales

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO

A.N.A.C.

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

754

FOLIO 460

NOTA ANAC N° 65

REF.: EXP-ANC:0043567/2016

BUENOS AIRES, 14 FEB 2017

SEÑOR MINISTRO:

Elevo para su consideración el adjunto proyecto de resolución correspondiente a la solicitud de servicios regulares y no regulares peticionados por la Empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

El referido pedido fue tratado en la Audiencia Pública N° 218 habiéndose expedido al respecto la JUNTA ASESORA DEL TRANSPORTE AÉREO, en Dictamen N° 594.

Esta Administración Nacional, adicionalmente solicitó mediante Nota ANAC N° 54 de fecha 7 de febrero de 2017, la opinión del INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL (INDAE) acerca de la validez del Decreto N° 52/94 cuestionado durante la Audiencia Pública.

El referido Instituto presentó el Informe N° 4/2017 de fecha 10 del corriente, en el que desarrollando el tema sometido a su consideración, concluye que "El artículo 99 inc.4° del Código Aeronáutico, el decreto N° 52/94 en concordancia con la Ley 21382 de inversiones extranjeras y la Ley de Sociedades (...) permiten y posibilitan conforme a derecho, que existan sociedades constituidas con domicilio en el país, que puedan ser explotadoras de servicios de transporte aéreo con capitales extranjeros.

Se agrega además el Informe D.E.M.E. N° 2/2017 que contiene información referida a la importancia de la competencia en el funcionamiento de los mercados, el aumento de la productividad y los beneficios para los usuarios.

Saludo a usted atentamente

Ing. Juan Pedro IRIGOIN
ADMINISTRADOR NACIONAL
DE AVIACIÓN CIVIL

AL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE
Lic. Guillermo DIETRICH
S. / D.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MINISTERIO DE TRANSPORTE
MESA DE ENTRADAS, NOTIFICACIÓN Y DESPACHO
ENTRÓ
15 FEB 2017
SALIÓ

A.N.A.C.
FOLIO
755
FOLIO
461

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Providencia

Número: PV-2017-02166482-APN-DMENYD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Miércoles 15 de Febrero de 2017

Referencia: EXP-S02:0012945/2017

A LA DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURIDÍCOS:

Por las presentes actuaciones tramita un proyecto de resolución, mediante el cual se otorga a AMERICAN JET SOCIEDAD ANÓNIMA autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo utilizando aeronaves de gran porte.

Al respecto se remiten las presentes actuaciones a los efectos que estime corresponder.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.02.15 16:28:49 -03'00'

Nicolás Alejandro Bendomir
Coordinador Técnico Administrativo
Dirección de Mesa de Entradas, Notificaciones y Despacho
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.02.15 16:28:50 -03'00'

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MINISTERIO DE TRANSPORTE
MESA DE ENTRADAS, NOTIFICACIÓN Y DESPACHO

ENTRO	SALIÓ
	15 FEB 2017

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Providencia

Número: PV-2017-06384095-APN-DGAJ#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Miércoles 12 de Abril de 2017

Referencia: EXP-S02:0012945/2017

AL ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

Tengo el agrado de dirigirme a usted en el expediente de la referencia por el que tramita una solicitud de concesión de explotación de servicios internos e internacionales de trasporte aéreo de pasajeros, carga y correo, presentada por Avian Líneas Aéreas S.A.

Al respecto, este órgano asesor advierte que, si bien, por los expedientes EX-2017-03909987-APN-DMENYD#MTR y EX-2017-04911476-APN-DMENYD#MTR, se presentaron certificaciones de realización de un contrato de licencia de uso de la marca "AVIANCA"; se deberá verificar el cumplimiento de las observaciones formuladas en el Informe D.N.A. y A.I. N° 158 del 21 de noviembre de 2016, de la Dirección de Normas Aeronáuticas y Acuerdos Internacionales de la Administración Nacional de Aviación Civil (obrante a fs. 210/218), respecto a la toma de razón, por parte del Instituto Nacional de la Propiedad Industrial, del registro y la licencia de uso de la marca "AVIANCA".

En este sentido, la Procuración del Tesoro de la Nación tiene dicho que los pedidos de dictamen deben formularse con el agregado de todos los antecedentes, informes y documentación que tengan incidencia en el tema a examinarse, a fin de que pueda expedirse en forma definitiva, ya que sólo contando con todos los elementos de la causa es factible garantizar la posibilidad de formarse un criterio completo y adecuado sobre la cuestión sometida a su opinión (Dictámenes 240:19; 258:315; 259:4; 269:66; 274:180).

Por otra parte, en atención al dictado del Decreto N° 202 del 21 de marzo de 2017, deberá intimarse a la solicitante para que presente las declaraciones pertinentes, en atención a lo dispuesto en su artículo 8°.

Finalmente, corresponde señalar que el Decreto N° 561 del 6 de abril de 2016, aprueba la implementación del sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE) como sistema integrado de caratulacion, numeración, seguimiento y registración de movimientos de todas las actuaciones y expedientes del Sector Público Nacional, actuando como plataforma para la implementación de gestión de expedientes electrónicos. Asimismo, por el mencionado decreto, se ordena a las entidades y jurisdicciones

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

enumeradas en el artículo 8° de la Ley N° 24.156, que componen el Sector Público Nacional la utilización del sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE) para la totalidad de las actuaciones administrativas, de acuerdo al cronograma que fije el Ministerio de Modernización. Así las cosas, a partir del dictado de la Resolución N° 65 del 25 de abril de 2016, del Ministerio de Modernización, resulta obligatorio en el ámbito del Ministerio de Transporte, el uso del módulo GDE; por lo que deberá remitirse el proyecto de acto administrativo producido en este sistema.

Por estos motivos se devuelven las presentes actuaciones.

Sirva la presente de atenta nota de envío.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.12 17:51:07 -03'00'

Silvestre Sivori
Director General
Dirección General de Asuntos Jurídicos
Ministerio de Transporte

19/4/17
EXPEDIENTE CABEZA N° S02 12945/17
SE DEJA CONSTANCIA QUE EN EL DIA DE LA FECHA
AGREGA/N EL/LOS EXPEDIENTES N°
EX-2017-04911476-APN-DMENYD#MTR
DE 34 FOJAS UTILES, PASANDO A INTEGRAR
FOJA/S 463 RESPECTIVAMENTE

19/4/17
EXPEDIENTE CABEZA N° S02 12945/17
SE DEJA CONSTANCIA QUE EN EL DIA DE LA FECHA
AGREGA/N EL/LOS EXPEDIENTES N°
EX-2017-03909987-APN-DMENYD#MTR
DE 4 FOJAS UTILES, PASANDO A INTEGRAR
FOJA/S 464 RESPECTIVAMENTE

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.12 17:51:12 -03'00'

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Carátula Expediente

Número: PV-2017-04911484-APN-DMENYD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Jueves 30 de Marzo de 2017

Referencia: Carátula del expediente EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR

Expediente: EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR
Fecha Caratulación: 30/03/2017
Usuario Caratulación: Gabriel Pucheta (GPUCHETA)
Usuario Solicitante: Gabriel Pucheta (GPUCHETA)
Código Trámite: GENE00041 - Solicitudes al Poder Ejecutivo
Descripción: NOTA DE AVIAN LINEAS AEREAS S.A. REF.. EXP-ANC: 0043567/2016. CONFORME A LO MANISFESTADO POR ESTA PARTE EN LA PRES. DEL 17/03/2017, ACOMPAÑA LA CERTIFICACION ORIGINAL LA CUAL DICHA EMP. CONF. LA EXIST. DE UN CONTRATO.
Cuit/Cuil: ---
Tipo Documento: ---
Número Documento: ---
Persona Física/Persona Jurídica
Apellidos: ---
Nombres: ---
Razón Social: AVIAN L. AEREAS S.A
Email: ---
Teléfono: ---
Pais: ARGENTINA
Provincia: CIUDAD DE BUENOS AIRES
Departamento: CIUDAD DE BUENOS AIRES
Localidad: CIUDAD DE BUENOS AIRES
Domicilio: CORRIENTES AV. 345
Piso: 3
Dpto: -
Código Postal: -

Observaciones: ---

Motivo de Solicitud de Caratulación: NOTA DE AVIAN LINEAS AEREAS S.A. REF.. EXP-ANC: 0043567/2016. CONFORME A LO MANISFESTADO POR ESTA PARTE EN LA PRES. DEL 17/03/2017, ACOMPAÑA LA CERTIFICACION ORIGINAL LA CUAL DICHA EMP. CONF. LA EXIST. DE UN CONTRATO CON AVIAN L. A. S.A.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ACOMPAÑA.

MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION

C.C. ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

Ref.: EXP-ANC: 0043567/2016.

Pablo Isolani, en mi carácter de apoderado de **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.** con domicilio constituido en Av. Corrientes 345 piso 3 de esta Ciudad, respetuosamente digo:

Que conforme a lo manifestado por esta parte en la presentación efectuada con fecha 17 de Marzo de 2017 vengo por medio del presente a acompañar la certificación original, apostillada, legalizada por el Ministro del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, que fuera emitida por la empresa AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. (AVIANCA S.A.) mediante la cual dicha empresa confirma y ratifica la existencia de un contrato suscripto con la firma AVIAN LINEAS AEREAS S.A. en fecha 18 de Octubre de 2016 mediante la cual se concedió una licencia de uso de la marca y logotipo AVIANCA a favor de AVIAN LINEAS AEREAS S.A., el cual se encuentra vigente.

En atención a lo expuesto, solicito se tenga por acreditado el presente certificado, saluda a Ud. muy atentamente,

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MINISTERIO DE TRANSPORTE
MESA DE ENTRADAS, NOTIFICACIÓN Y DESPACHO

ENTRÓ	SALIÓ
30 MAR 2017	

758

Libertad y Orden

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
APOSTILLE
(Convention de La Haye du 5 Octobre 1961)

País: **REPUBLICA DE COLOMBIA**
(Country: - Pays:)

El presente documento público
(This public document - Le présent acte public)

Ha sido firmado por: **GARCIA HERREROS CASTAÑEDA MAURICIO EDUARDO**
(Has been signed by: - A été signé par:)

Actuando en calidad de: **NOTARIO**
(Acting in the capacity of: - Agissant en qualité de:)

Lleva el sello/estampilla de: **NOTARIAS DE BOGOTA**
(Bears the seal/stamp of: - Est revêtu du sceau de / timbre de:)

Certificado
(Certified - Attesté)

En: **BOGOTA - EN LÍNEA**
(At: - A:)

El: **3/27/2017 9:17:22 a. m.**
(On: - Le:)

Por: **APOSTILLA Y LEGALIZACIÓN**
(By: The Ministry of Foreign Affairs of Colombia - Par: Ministère des Affaires Étrangères de la Colombie)

No: **A2RDZB91726812**
(Under Number: - Sous le numéro:)

Firmado Digitalmente por: (Digitally Signed by:)
Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia
ALFONSO DE JESUS VELEZ RIVAS
Reason: DOCUMENT AUTHENTICITY
BOGOTA - COLOMBIA

Firma: (Signature:)

Nombre del Titular: **AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA S.A.**
(Name of the holder of document: Nom du titulaire:) **// AVIAN LINEAS AEREAS S.A.**

Tipo de documento: **CERTIFICACION DE CONTRATO**
(Type of document: - Type du document:)

Número de hojas apostilladas: **1**
(Number of sheets: - Nombre de feuilles:)

070040005188280

Expedido (mm/dd/aaaa): 03/16/2017

El Ministerio de Relaciones Exteriores, no asume la responsabilidad por el contenido del documento apostillado. Artículo 3 Ley 455/98

La autenticidad de esta apostilla puede ser verificada en el Registro Electrónico que se encuentra en la siguiente página web:
The authenticity of this Apostille may be verified by accessing the e-Register on the following web site:
L'authenticité de cette Apostille peut être vérifiée en accédant l'e-Registre sur le site web suivant:

www.cancilleria.gov.co/apostilla

RE-2017-04913020-APN-DMENYD#MTR

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA

C E R T I F I C A

Que entre AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA S.A., sociedad constituida bajo las leyes de la República de Colombia, de una parte, y, de otra parte, AVIAN LINEAS AÉREAS S.A. (antes MACAIR JET S.A.), sociedad constituida bajo las leyes de la República Argentina, se celebró un contrato de licencia de uso de marcas el 18 de octubre de 2016, el cual se encuentra vigente, cuyo objeto es la licencia de uso no exclusiva concedida por AVIANCA S.A. como Licenciante a AVIAN L.A. como Licenciataria, sobre la marca AVIANCA (Nominativa) y la MARCA FIGURATIVA (figura del Cóndor), las cuales deben usarse conjuntamente:

Avianca

Este contrato de licencia de uso de marca concede a favor de AVIAN LINEAS AÉREAS S.A., el derecho de usar las marcas aquí indicadas en la prestación, promoción y comercialización de sus propios productos y servicios de transporte aéreo, en el territorio de la República Argentina, incluyendo los vuelos comercializados por la Licenciataria en otros territorios con destino a la República Argentina.

Aclaramos que ni AVIANCA HOLDINGS S.A. ni ninguna de sus subsidiarias (incluida AVIANCA S.A.) tiene participación accionaria en AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

Se expide a solicitud del interesado a los 16 días del mes de marzo de 2017, en la ciudad de Bogotá, D.C., Colombia.

RENATO COVELO
Representante Legal
Aerovías del Continente Americano S.A. Avianca

RE-2017-04913020-APN-DMENYD#MTR

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

A.N.A.C.
760
FOLIO
4

NOTARIA 12

DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO

Compareció

COVELO FRUTOS RENATO

Con: **C.E. 648892**

Y **dijo** que reconoce como cierto el contenido del presente documento y la firma y huella estampadas en **éste son suyas**

www.notariasenlinea.com

30R6PBPGWFL9565

Bogotá D.C. **17/03/2017** **09:26:34 a.m.**

REPUBLICA DE COLOMBIA

MAURICIO E .GARCIA HERREROS CASTAÑEDA
NOTARIO 12 DE BOGOTA D.C.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Libertad y Orden

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
APOSTILLE
(Convention de La Haye du 5 Octobre 1961)

País: **REPUBLICA DE COLOMBIA**
(Country: - Pays:)

El presente documento público
(This public document - Le présent acte public)

Ha sido firmado por: **GIL ARDILA GUIOMAR PATRICIA**
(Has been signed by: - A été signé par:)

Actuando en calidad de: **SECRETARIO GENERAL AD HOC**
(Acting in the capacity of: - Agissant en qualité de:)

Lleva el sello/estampilla de: **SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**
(Bears the seal/stamp of: - Est revêtu du sceau de / timbre de:)

Certificado
(Certified - Attesté)

En: **BOGOTA - EN LÍNEA**
(At: - A:)

El: **3/27/2017 7:00:00 a. m.**
(On: - Le:)

Por: **APOSTILLA Y LEGALIZACIÓN**
(By: The Ministry of Foreign Affairs of Colombia - Par: Ministère des Affaires Étrangères de la Colombie)

No: **A2RDZB7019800**
(Under Number: - Sous le numéro:)

Firmado Digitalmente por: (Digitally Signed by:)
Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia
ALFONSO DE JESUS VELEZ RIVAS
Reason: DOCUMENT AUTHENTICITY
BOGOTA - COLOMBIA

Firma: (Signature:)

Nombre del Titular: **AEROVIAS DEL CONTIENETE AMERICANO S.A. AVIANCA**
(Name of the holder of document: Nom du titulaire:)

Tipo de documento: **CERTIFICADO EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL**
(Type of document: - Type du document:)

Número de hojas apostilladas: **2**
(Number of sheets: - Nombre de feuilles:)

070040005187698 0004415412 Expedido (mm/dd/aaaa): 03/22/2017

El Ministerio de Relaciones Exteriores, no asume la responsabilidad por el contenido del documento apostillado. Artículo 3 Ley 455/98

La autenticidad de esta apostilla puede ser verificada en el Registro Electrónico que se encuentra en la siguiente página web:
The authenticity of this Apostille may be verified by accessing the e-Register on the following web site:
L'authenticité de cette Apostille peut être vérifiée en accédant l'e-Registre sur le site web suivant:

www.cancilleria.gov.co/apostilla

RE-2017-04913020-APN-DMEN#MTR

AVIANCA Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas
PABLO ISOLA
APODERADO

762

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

SEDE VIRTUAL

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: SXUaabGR6a6

22 DE MARZO DE 2017 HORA: 09:09:32

R052450980 PAGINA: 1

* *

****

LA MATRICULA MERCANTIL PROPORCIONA SEGURIDAD Y CONFIANZA EN LOS NEGOCIOS.

RENUEVE SU MATRICULA A MAS TARDAR EL 31 DE MARZO Y EVITE SANCIONES DE HASTA 17 S.M.L.M.V.

****

ESTE CERTIFICADO FUE GENERADO ELECTRONICAMENTE Y CUENTA CON UN CODIGO DE VERIFICACION QUE LE PERMITE SER VALIDADO SOLO UNA VEZ, INGRESANDO A WWW.CCB.ORG.CO

****

RECUERDE QUE ESTE CERTIFICADO LO PUEDE ADQUIRIR DESDE SU CASA U OFICINA DE FORMA FACIL, RAPIDA Y SEGURA EN WWW.CCB.ORG.CO

****

PARA SU SEGURIDAD DEBE VERIFICAR LA VALIDEZ Y AUTENTICIDAD DE ESTE CERTIFICADO SIN COSTO ALGUNO DE FORMA FÁCIL, RÁPIDA Y SEGURA EN WWW.CCB.ORG.CO/CERTIFICADOSELECTRONICOS/

****

CERTIFICADO NEGATIVO DE INSCRIPCIONES DE LIBROS

LA CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA, CON FUNDAMENTO EN LAS MATRICULAS E INSCRIPCIONES DEL REGISTRO MERCANTIL

CERTIFICA:

QUE LA AGENCIA : AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA APARECE MATRICULADO(A) EN EL REGISTRO MERCANTIL BAJO EL NUMERO : 01909332 DEL 1 DE JULIO DE 2009

CERTIFICA:

QUE REVISADO EL EXPEDIENTE CORRESPONDIENTE, A LA FECHA, NO SE ENCONTRARON INSCRIPCIONES EN EL LIBRO VII (LIBROS DE COMERCIO)

CERTIFICA:

DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL CODIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONSTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y DE LA LEY 962 DE 2005, LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS DE REGISTRO AQUÍ CERTIFICADOS QUEDAN EN FIRME DIEZ (10) DIAS HABILES DESPUES DE LA FECHA DE LA CORRESPONDIENTE ANOTACIÓN. SIEMPRE QUE NO SEAN OBJETO DE RECURSO. (LOS

RE-2017-04913020-APN-DMENYD#MTR

AVIANCA Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

763

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

SEDE VIRTUAL

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: SXUaabGR6a6

22 DE MARZO DE 2017 HORA: 09:09:32

R052450980 PAGINA: 2

* *

SABADOS NO SON TENIDOS EN CUENTA COMO DIAS HABILES PARA LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTA)

****

** ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACION JURIDICA DE LA **
** PERSONA NATURAL/JURIDICA, SUCURSAL, AGENCIA O ESTABLECIMIENTO **
** DE COMERCIO HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICION. **

****

EL SECRETARIO DE LA CAMARA DE COMERCIO,
VALOR : $ 5,200

****

PARA VERIFICAR QUE EL CONTENIDO DE ESTE CERTIFICADO CORRESPONDA CON LA INFORMACION QUE REPOSA EN LOS REGISTROS PUBLICOS DE LA CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA, EL CODIGO DE VERIFICACION PUEDE SER VALIDADO POR SU DESTINATARIO SOLO UNA VEZ, INGRESANDO A WWW.CCB.ORG.CO

****

ESTE CERTIFICADO FUE GENERADO ELECTRONICAMENTE CON FIRMA DIGITAL Y CUENTA CON PLENA VALIDEZ JURIDICA CONFORME A LA LEY 527 DE 1999.

****

FIRMA MECANICA DE CONFORMIDAD CON EL DECRETO 2150 DE 1995 Y LA AUTORIZACION IMPARTIDA POR LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, MEDIANTE EL OFICIO DEL 18 DE NOVIEMBRE DE 1996.

La Secretaría General AD HOC de la Superintendencia de Industria y Comercio certifica que la firma estampada en este documento corresponde a CONSTANZA DEL PILAR PUENTES TRUJILLO, y se encuentra registrada en ésta Superintendencia.

Firma Secretario AD HOC
Gil Ardila, Guiomar Patricia

RE-2017-04913020-APN-DMENYD#MTR

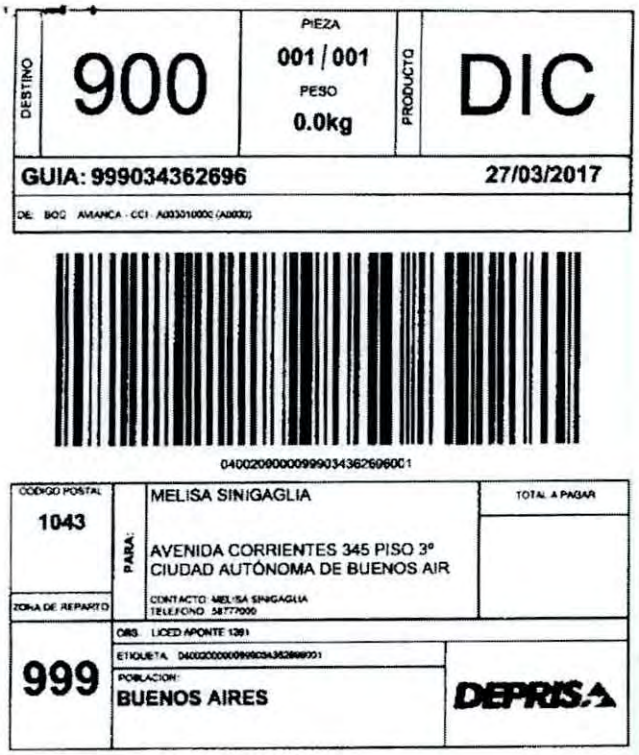
AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

764

FOLIO 8



DESTINO	900	PIEZA 001 / 001 PESO 0.0kg	PRODUCTO	DIC

GUIA: 999034362696 27/03/2017

DE: BOG AMANCA - CCI - A003010000 (A0000)

04002090000999034362696001

CODIGO POSTAL 1043	PARA:	MELISA SINIGAGLIA AVENIDA CORRIENTES 345 PISO 3° CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIR CONTACTO: MELISA SINIGAGLIA TELEFONO: 58777000	TOTAL A PAGAR
ZONA DE REPARTO			
999	OBS.: LICED APONTE 1391 ETIQUETA: 04002090000999034362696001 POBLACION: BUENOS AIRES		DEPRISA

RE-2017-04913020-APN-DMEN-YD#MTR

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CÁMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA

CERTIFICADO GENERADO A TRAVÉS DE RUES
FECHA DE EXPEDICIÓN: 21 de Marzo de 2017 Hr:11:18:22 Pag. 1
CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: HQ0B7856FF
RECIBO DE CAJA: 03-00000000

LA PERSONA O ENTIDAD A LA QUE USTED LE VA A ENTREGAR EL CERTIFICADO PUEDE VERIFICAR EL CONTENIDO Y CONFIABILIDAD, INGRESANDO A WWW.CAMARABAQ.ORG.CO OPCIÓN CERTIFICADOS ELECTRONICOS Y DIGITANDO EL CÓDIGO DE VERIFICACIÓN CITADO EN EL ENCABEZADO. ESTE CERTIFICADO, QUE PODRÁ SER VALIDADO POR UNA ÚNICA VEZ, CORRESPONDE A LA IMAGEN Y CONTENIDO DEL CERTIFICADO CREADO EN EL MOMENTO EN QUE SE GENERÓ EN LAS VENTANILLAS O A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA VIRTUAL DE LA CÁMARA.

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

"LA MATRICULA MERCANTIL PROPORCIONA SEGURIDAD Y CONFIANZA EN LOS NEGOCIOS.
RENUEVE SU MATRICULA MERCANTIL A MAS TARDAR EL 31 DE MARZO Y EVITE SANCIONES DE HASTA 17 S.M.L.M.V.----------"

EL SUSCRITO SECRETARIO DE LA CAMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA, CON FUNDAMENTO EN LAS INSCRIPCIONES DEL REGISTRO MERCANTIL:

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 2,374 del 05 de Dic/bre de 1919, otorgada en la Notaria Segunda de Barranquilla, y registrado en el Juzgado Tercero del mismo Circuito, el 09 de Dic/bre de 1919 bajo el No. 37 del libro respectivo, fue constituida la sociedad----------
comercial denominada "SOCIEDAD COLOMBO ALEMANA DE TRANSPORTES AEREOS (SCADTA)".----------

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 714 del 14 de Junio de 1940, otorgada en la Notaria Segunda de Barranquilla, cuyo extracto notarial se registró en esta Cámara de Comercio, el 18 de Junio de 1940 bajo el No. 2,145 del libro respectivo, la sociedad antes mencionada----------
cambio de denominacion por la de: "AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA "AVIANCA"", tiene el caracter de Anonima y sera siempre de naciona - lidad colombiana de acuerdo con la ley. ----------

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 4,023 del 11 de Mayo de 2005,

********** C O N T I N U A **********

AVIANCA Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

otorgada en la Notaria 18. de Bogota, inscrito(as) en esta Cámara de Comercio, el 14 de Junio de 2005 bajo el No. 118,151 del libro respectivo, la sociedad antes mencionada----------
cambio de razon social, por la denominacion AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANC A S.A. ----------

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 1,287 del 08 de Octubre de 2010, otorgada en la Notaria 4a. de Barranquilla cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 08 de Octubre de 2010 bajo el No. 163,015 del libro respectivo,----------
consta la fusión por absorción entre AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. y SOCIEDAD AERONÁUTICA DE MEDELLÍN CONSOLIDADA ----- S.A. SAM., siendo la primera la absorbente, y la segunda la ----- absorbida.----------

C E R T I F I C A

Que dicha sociedad ha sido reformada por las siguientes escrituras y/o documentos privados:

Numero	aaaa/mm/dd	Notaria	No. Insc o Reg	aaaa/mm/dd
178	1935/03/01	Notaria 2a. de Barranquilla.	774	1935/03/09
303	1937/03/12	Notaria 2a. de Barranquilla.	1,228	1937/03/16
303	1937/03/12	Notaria 2a. de Barranquilla.	1,503	1937/05/20
251	1938/03/10	Notaria 2a. de Barranquilla.	1,449	1938/03/11
130	1940/01/29	Notaria 2a. de Barranquilla.	1,997	1940/02/01
6,810	1950/12/20	Notaria 4a. de Bogota.	6,789	1951/01/31
2,995	1951/09/19	Notaria 8a. de Bogota.	7,216	1951/01/31
2,915	1952/08/30	Notaria 8a. de Bogota.	7,690	1952/08/12
438	1952/02/10	Notaria 8a. de Bogota.	7,859	1953/12/19
1,139	1954/04/05	Notaria 8a. de Bogota.	8,511	1954/04/07
775	1962/04/06	Notaria 8a. de Bogota.	13,736	1962/04/09
886	1964/04/11	Notaria 8a. de Bogota.	15,516	1964/04/13
1,358	1965/05/15	Notaria 8a. de Bogota.	17,260	1965/06/01
971	1966/04/19	Notaria 8a. de Bogota.	18,576	1966/04/21
1,529	1967/05/20	Notaria 8a. de Bogota.	29,352	1967/05/31
1,281	1968/04/24	Notaria 8a. de Bogota.	21,722	1968/04/30
2,115	1969/06/16	Notaria 8a. de Bogota.	24,628	1969/07/03
1,313	1974/05/06	Notaria 8a. de Bogota.	2,964	1974/05/17
273	1974/06/09	Notaria 8a. de Bogota.	2,629	1974/07/28
1,511	1978/06/15	Notaria 18a. de Bogota.	8,695	1978/08/10
4,642	1983/09/14	Notaria 1a. de Bogota.	17,729	1983/10/24
3,329	1985/06/14	Notaria 1a. de Bogota.	21,837	1985/07/12
3,027	1987/07/23	Notaria 18a. de Bogota,	27,612	1987/08/06

********** C O N T I N U A **********

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

2,464	1988/06/15	Notaria 18a. de Bogota,	30,506	1988/07/01
3,437	1990/07/17	Notaria 18. de Bogota.	37,482	1990/07/25
3,811	1991/06/20	Notaria 18a. de Bogota.	41,680	1991/07/12
2,981	1992/06/03	Notaria 18. de Santafe de Bog	45,710	1992/06/30
3,406	1993/06/01	Notaria 18a.de Santafe de Bog	49,945	1993/06/16
4,191	1994/08/04	Notaria 18a.de Santafe de Bog	56,253	1994/11/03
1,630	1995/04/17	Notaria 18a.de Santafe de Bog	58,754	1995/05/10
2,328	1997/05/14	Notaria 18a.de Santafe de Bog	69,698	1997/06/04
6,288	2000/11/28	Notaria 18o de Bogota D.C.	90,304	2000/12/11
4,809	2001/10/17	Notaria 18a de Bogota D.C.	95,479	2001/10/22
5,767	2001/12/03	Notaria 18. de Bogota	96,188	2001/12/04
235	2002/01/21	Notaria 18a. de Bogota	96,926	2002/01/22
1,714	2002/04/11	Notaria 18. de Bogota	98,211	2002/04/15
7,193	2002/12/23	Notaria 18. de Bogota	102,622	2002/12/31
6,091	2003/12/15	Notaria 18. de Bogota	108,705	2004/01/06
7,260	2004/12/03	Notaria 18. de Bogota	114,811	2004/12/10
4,023	2005/05/11	Notaria 18. de Bogota	118,151	2005/06/14
1,319	2006/02/16	Notaria 71 a. de Bogota	122,795	2006/02/22
8,915	2007/11/01	Notaria 71a. de Bogota	135,523	2007/11/07
673	2008/01/28	Notaria 71a. de Bogota	137,532	2008/02/08
5,967	2009/07/17	Notaria 71a. de Bogota	151,108	2009/07/29
3,478	2010/06/02	Notaria 71a. de Bogota	159,872	2010/06/17
3,844	2010/07/15	Notaria 71 a. de Bogota	160,989	2010/07/29
86	2017/02/01	Notaria 12 del Circulo de Bog	320,546	2017/02/24

C E R T I F I C A

Que de acuerdo con la(s) escritura(s) o el(los) documento(s) arriba citado(s), la sociedad se rige por las siguientes disposiciones:
DENOMINACION O RAZON SOCIAL:
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
SIGLA: AVIANCA S.A..
DOMICILIO PRINCIPAL: Barranquilla.
NIT No: 890.100.577-6.
MATRICULA MERCANTIL: 6,135.

C E R T I F I C A

Direccion Domicilio Ppal.:
CR 51B #80-58 LC104 OF 1207-1208Y1209 en Barranquilla.
Email Comercial: notificaciones@avianca.com
Telefono: 03534691.
Direccion Judicial:
CR 51B #80-58 LC104 OF 1207-1208Y1209 en Barranquilla.
Email Notific. Judicial: notificaciones@avianca.com
Telefono: 03534691.

********** C O N T I N U A **********

AVIANCA S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

C E R T I F I C A

Que su pagina Web es: www.avianca.com----------

C E R T I F I C A

DURACION: Que la sociedad no se halla disuelta y su término de duración se fijó hasta el 30 de Junio de 2050.

C E R T I F I C A

Mediante inscripción No. 297,631 de fecha 09 de Nov/bre de 2015 se registró el Acto Administrativo No. 75 de fecha 19 de Agosto de 2004 expedido por el Ministerio de Transporte que lo habilita para prestar el servicio público de transporte automotor en la modalidad de carga.

C E R T I F I C A

OBJETO SOCIAL: La explotación comercial de los servicios de a) transporte (i) aereo en todas sus ramas, incluidos los servicios postales en todas sus modalidades, asi como de todos los servicios relacionados con las aplicaciones comerciales, tecnicas y cientificas de la aviacion civil, incluyendo servicios aeronauticos y aeroportuarios; (ii) terrestre; en tadas sus ramas; (iii) maritimo, en todas sus ramas; y (iv) multimodal; y b) servicios de ingenieria y mantenimiento; entrenamiento y servicios de apoyo que sean requeridos en todas las modalidades de transporte, todo de acuerdo con las teyes rigentes; En desarrollo de su objeto, la Sociedad podra realizar los siguientes actos y contratos:
a) Ocuparse en negocios de construccion y administracion de aeropuertos asi como de otras instalaciones necesaria para la navegacion aerea; b) La revision, mantenimiento y reparacion de, aeronaves y vehiculos terrestres accesorios; c) La compra y venta de combustible para dichas aeronaves y vehiculos; d) El fomento de empresas dedicadas al turismo; e) La participacion en empresas de seguros de aviacion; 17 La adquisicion y construccion de inmuebles, asi como la enajenacion de los qua no requiera; g) La representacion de personas juridicas o naturales, nacionales o extranjeras, que se ocupen en negocios iguales o similares a los de la Sociedad; h) La importacion, distribucion, venta, fabricacion, ensamble y exportacion de equipos maquinarias, vehiculos; repuestos y materias primas, cuanda dichos elementos estuvieren destinados al transporte aereo o al terrestre; como accesorio de aquel o al mantenimiento de dichos equipos; i) Tomar en arrendamiento los

********** C O N T I N U A **********

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

bienes muebles o inmuebles que la sociedad requiera y dar en arrendamiento aquellos que no necesite para su funcionamiento; j) Celebrar contratos, incluyendo el de sociedad, con personas naturales o juridicas que se ocupen en negocios similares o complementarios los que constituyen el objeto de la Sociedad del mismo modo podra formar parte de otras sociedades cualquiera que sea su naturaleza y objeto social, incluidas la dedicadas a la gestion de negocios de terceros, adquiriendo o suscribiendo acciones, partes o cuotas de interes social o haciendo aportes de cualquier especie; incorporar otras sociedades o fusionarse con ellas; k) Tomar o dar dinero en mutuo; con o sin garantia de los bienes sociales; pagar, girar; avalar; endosar, adquirir; aceptar, protestar; cancelar letras de cambio, cheques, pagares o cualesquiera otros efectos de comercio, y en general, celebrar el contrato comercial de cambio en sus diversas formas; I) Celebrar toda clase de negocios y operaciones con entidades bancarias y de credito; j.- Celebrar todo tipo de convenios y contratos con particulares y con el gobierno para la ejecucion de los servicios postales; n) Adquirir, poseer y explotar patentes; nombres comerciales, marcas, secretos industriales; licencias u otros derechos constitutivos de propiedad industrial, conceder su explotacion a terceros asi como adquirir concesiones para su explotacion. o) Constituir cauciones reales o personales en garantia de las obligaciones en moneda nacional o extranjera que contraigan la sociedad, sus accionistas, sociedades en las que tenga interes, o cualquier tercero, siempre que se cuente con las autorizaciones requeridas en estos estatutos. p) Invertir sus fondos o disponibilidades, en activos financieros o valores mobiliarios; tales como titulos emitidos por instituciones financieras o entidades publicas, cedula hipotecarias; titulos valores; bonos, asi como su negociacion, venta, permuta o gravamen, q) Comprar y vender; asi :como importar y exportar cualesquiera clase de bienes, articulos o mercaderias relacionados con los negocios propios de su objeto social. r) Participar en licitaciones y concursos publicos y privados o en contrataciones directas. s) Promover las investigaciones cientificas o tecnologicas tendientes a buscar nuevas y mejores aplicaciones dentro de su campo ya sea directamente o a traves de entidades especializadas, o de donaciones o contribuciones a entidades cientificas; culturales o de desarrollo social del pais. t) En general, celebrar todos los actos y contratos,que sean necesarios para desarrollar cabalmente su objeto.----------

C E R T I F I C A

CAPITAL	Nro Acciones	Valor Acción
Autorizado		

********** C O N T I N U A **********

AVIANCA Líneas Aéreas S.A.
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

$*********14,000,000,000 *********1,400,000,000 ********************10
Suscrito
$**********8,936,703,300 **********893,670,330 ********************10
Pagado
$**********8,936,703,300 **********893,670,330 ********************10

C E R T I F I C A

ADMINISTRACION: La sociedad tiene los siguientes órganos: a)Asamblea General de accionistas; b)Junta Directiva; c) Presidencia. Son atribuciones de la Junta Directiva las siguientes, entre otras: Definir, aprobar, y supervisar los planes de negocios, objetivos estratégicos y políticas generales de la sociedad. Dirigir y controlar todos los negocios de la Sociedad y delegar en el Presidente o en cualquier otro empleado, las funciones que estime convenientes; Designar al Presidente de la Sociedad y a sus suplentes para periodos de dos (2) años, fijarles su remuneración y anualmente efectuar una evaluación sobre su desempeño de acuerdo con los criterios definidos en el Código de Buen Gobierno Corporativo de la Sociedad; Crear un Comité de Auditoria, reglamentar sus funciones, fijarle su remuneración y designar a sus miembros. Mientras la compañía se encuentre registrada en el mercado público de valores en Colombia, el comité de Auditoria se integrará con por lo menos tres(3) miembros de la Junta Directiva incluyendo todos los independientes; En el evento en la Compañía se registre en el mercado público de valores en el exterior, el Comité de Auditoria se integrará con el número mínimo de miembros de Junta Directiva independientes exigible por la respectiva legislación; Definir el esquema de remuneración fija y variable que se aplicará a los empleados de la Sociedad. Designar a los Representantes Legales Judiciales y sus suplentes, quienes tendrán a su cargo la representación de la Sociedad en todas las actuaciones judiciales de carácter civil, comercial, administrativo, penal, laboral, policivo y en general en todos aquellos trámites de carácter gubernativo, contencioso administrativo y judicial en los cuales la Sociedad tenga participación. También podrán actuar en representación de la Sociedad en procedimientos de carácter extrajudicial en los casos que defina la Junta Directiva para el efecto. Sus nombramientos serán registrados en la Cámara de Comercio. Nombrar al Secretario General de la Sociedad que lo será también de la Asamblea General de Accionistas y de la Junta Directiva; fijar sus funciones y su remuneración; Aprobar el Manual de Autorizaciones que contiene la politica interna de delegacion de actuaciones y manejo de recursos y establece los cargos autorizados para dar inicio a las actuaciones administrativas; Nombrar los asesores de la Junta Directiva que estime convenientes y disponer, cuando lo considere oportuno, la formación de Comités de Junta,

********** C O N T I N U A **********

AVIANCA Líneas Aéreas S.A.
PABLO SOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

integrados por el número de miembros que determine. Delegar en dichos comités las atribuciones que a bien tenga dentro de las que a ella corresponden, y señalarles sus funciones; Autorizar las inversiones en otras sociedades asi como la adquisicion de otras empresas o establecimientos de comercio; Autorizar al Presidente de la Sociedad para ejecutar los actos y celebrar los contratos cuya cuantia durante la vigencia prevista para el acto o contrato exceda el equivalente de diez millones de dólares de los Estados Unidos de America (USD$10.000.000), excepto que se trate de actos y de contratos comerciales celebrados dento del giro ordinario de los negocios de la Compañia tales como venta de servicios, distribución agenciamiento y convenios de colaboracion empresarial, entre otros que representen ingresos para la Compañía, en cuyo caso no será necesaria dicha autorización; Determinar para cada ejercicio el presupuesto de inversiones, ingresos y gastos, para lo cual el Presidente de la Sociedad presentará el respectivo proyecto; Aprobar la política de endeudamiento de la Sociedad; Aprobar la celebración de acuerdos o contratos por fuera del giro ordinario de los negocios de la Sociedad; Aprobar las operaciones que la Sociedad realiza con partes vinculadas entendiendo por estas, los accionistas controlantes, las compañías que están bajo control común, las compañías subordinadas de la Sociedad, los miembros de la Junta Directiva, y el personal clave de la gerencia, previo análisis de la situación potencial o real de conflictos de interés, que debe hacer el Comité de Auditoría de la Junta Directiva. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la delegación de atribuciones que la Junta haga de este asunto al Comité de Auditoría de la Junta Directiva. Se entiende que hay control cuando una persona tiene una participación accionaria mayor al 50%, y/o tiene una influencia significativa sobre las políticas de la sociedad y/o tiene la capacidad de nombrar la mayoría de los miembros de la Junta Directiva; Autorizar la titularización de activos de la Sociedad; Autorizar las inversiones de tipo financiero y el manejo de los excedentes de tesorería; Reglamentar la colocación de acciones ordinarias y cualquier otro tipo de acción que, conforme a la ley, la Sociedad emita y cuya reglamentación no corresponda exclusivamente a la Asamblea General de Accionistas. Aprobar cualquier acuerdo bajo el cual se constituya cualquier garantía, indemnidad o fianza con respecto a las obligaciones o la solvencia de cualquier tercero, compañía subsidiaria y/o afiliada entendiendo por ésta la compañía controlante y/o las compañías que están bajo situación de control común. En todo caso la Junta Directiva tendrá atribuciones suficientes para ordenar que se ejecute o celebre cualquier acto o negocio comprendido dentro del objeto social y para tomar las determinaciones necesarias en orden a que la Sociedad, cumpla sus fines. La Junta Directiva podrá delegar en el Presidente de la Sociedad, cuando lo juzgue oportuno, para casos

********** C O N T I N U A **********

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

especiales, o por tiempo limitado, alguna o algunas de las funciones encomendadas en este articulo, siempre que por su naturaleza sean delegables. Son funciones especiales del presidente las siguientes entre otras: Representar judicial y extrajudicialmente a la Sociedad como persona jurídica, sin perjuicio de la designacion por la Junta Directiva de los representantes legales judiciales a que se refiere el articulo 52 ordinal j) de estos estatutos. Ejecutar y hacer ejecutar los acuerdos y resoluciones de la Asamblea General de Accionistas y de la Junta Directiva. Ejecutar los actos y celebrar los contratos que tiendan a cumplir con los fines de la Sociedad, debiendo someter a la autorización previa de la Junta Directiva aquellos que excedan el equivalente de diez millones de dólares de los estados unidos de America (USD$10.000.000), en las condiciones previstas en el ordinal u) del articulo 52 de estos estatutos. Constituir los apoderados judiciales que juzgue necesarios para representar a la sociedad y delegarles las facultades que a bien tenga. Cuidar de la recaudación e inversión de los fondos de la Sociedad; Establecer agencias y oficinas de la Sociedad dentro o fuera del territorio nacional y designar en cada oportunidad los administradores de las mismas, sus facultades y atribuciones.----------

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 05 de Nov/bre de 2010, otorgado en Barranquilla inscrito en esta Cámara de Comercio, el 16 de Dic/bre de 2010 bajo el Nro 164,995 del libro respectivo, consta que la sociedad:
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
Tiene la calidad de CONTROLANTE de:
INTERNATIONAL TRADE MARKS AGENCY INC
Domicilio: Panama
AVIANCA INC
Domicilio: Nueva York
LATIN LOGISTICS LLC
Domicilio: Miami (USA)
AVA LEASING I LLC
Domicilio: Delaware (U.S.A.)
AVSA PROPERTIES I INC
Domicilio: Panama
AVSA PROPERTIES II INC
Domicilio: Panama
AVSA PROPERTIES III INC
Domicilio: Panama
AVSA PROPERTIES IV INC
Domicilio: Panama

********** C O N T I N U A **********

AVIANCA Lineas Aereas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

AVSA PROPERTIES V INC
Domicilio: Panama
RONAIR N.V.
Domicilio: Curacao
TAMPA INTERHOLDING B.V.
Domicilio: Holanda.----------

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 30 de Nov/bre de 2010, otorgado en Bogota inscrito en esta Cámara de Comercio, el 15 de Dic/bre de 2010 bajo el Nro 164,881 del libro respectivo, consta que la sociedad:
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
Es CONTROLADA por :
AVIANCA HOLDINGS S.A.
Domicilio: Panama.----------

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 14 de Julio de 2011, otorgado en Bogota inscrito en esta Cámara de Comercio, el 25 de Julio de 2011 bajo el Nro 171,912 del libro respectivo, consta que la sociedad:
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
Está vinculada a un GRUPO EMPRESARIAL, cuyo controlante es:
AVIANCA HOLDINGS S.A.
Domicilio: Panama.----------

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 64 del 03 de Marzo de 2016 correspondiente a la Asamblea de Accionistas en Barranquilla, de la sociedad:
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS S cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 17 de Mayo de 2016 bajo el No. 308,402 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

CLASE: JUNTA DIRECTIVA

Principales

1. Efromovich German	CC.***1,136,879,652
2. Efromovich José	CC.***1,136,881,781
3. Kriete Avila Roberto	CC.***1,136,885,824
4. Lafaurie Rivera Luisa Fernanda	CC.******32,639,946
5. Silva Lujan Gabriel	CC.******79,142,102

********** C O N T I N U A **********

AVIANCA Líneas Aéreas S.A.
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,318 del 29 de Mayo de 2002 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 09 de Julio de 2002 bajo el No. 99,667 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Rep Legal Judicial	
Pinzon Guiza Irma Yaneth	CC.********51759454

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,318 del 29 de Mayo de 2002 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 10 de Julio de 2002 bajo el No. 99,677 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Rep Legal Judicial	
Ceballos Garcia Ana Maria	CC.********34561552

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,338 del 25 de Agosto de 2003 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 28 de Nov/bre de 2003 bajo el No. 108,140 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Rep. Legal extrajudicial	
Ceballos Garcia Ana Maria	CC.********34561552
Rep. Legal extrajudicial	
Pinzon Guiza Irma Yaneth	CC.********51759454

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,419 del 25 de Marzo de 2009 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 10 de Nov/bre de 2009 bajo el No. 153,960 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Rep.Legal Judicial Laboral Bogota	
Godoy Fajardo Jimena Isabel	CC.********51658787

********** C O N T I N U A **********

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

Rep. Legal Judicial Laboral Bogota
Bonilla Leyva Alberto CC.********17189136

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,451 del 10 de Agosto de 2011 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 28 de Octubre de 2011 bajo el No. 174,955 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Rep.Legal Judicial y Extrajudicial Isaza Posada Brigida	CC.********43741322
Rep. Legal Judicial y Extrajudicial Diaz Arbelaez Santiago	CC.********79689499

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,490 del 10 de Dic/bre de 2014 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 10 de Febrero de 2015 bajo el No. 279,509 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Rep. Legal Judicial Blanco Navarro Heimy Johana	CC.********45521279
Rep. Legal Judicial Rodriguez Talliens Cindy Juliette	CC.********55305556
Rep. Legal Judicial Pedraza Barrantes Diana María	CC.******1020714459

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,496 del 13 de Mayo de 2015 correspondiente a la Junta Directiva en Barranquilla, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 09 de Julio de 2015 bajo el No. 285,211 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Representante Legal extrajudicial Pedraza Barrantes Diana María	CC.******1020714459
Representante Legal extrajudicial Blanco Navarro Heimy Johana	CC.********45521279
Representante Legal extrajudicial	

********** C O N T I N U A **********

AVIAN Líneas Aéreas
PABLO ISOLA
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

Rodriguez Talliens Cindy Juliette CC.********55305556
Rep/nte Legal Judicial y Extrajudicial
Patiño Rojas Jorge Ivan CC.********12747553

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,503 del 15 de Dic/bre de 2015 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 12 de Febrero de 2016 bajo el No. 301,145 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Rep. Legal Judicial y Extrajudicial Peña Gomez Camilo Andres	CC.********80083649
Rep. Legal Judicial y Extrajudicial Amarillo Espitia David	CC.********80894213
Rep. Legal Judicial y Extrajudicial Giraldo Perez Johana Milena	CC.******1013613648
Rep. Legal Judicial y Extrajudicial Garcia Arboleda Jose Ignacio	CC.********80074068

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,507 del 16 de Marzo de 2016 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 22 de Abril de 2016 bajo el No. 307,402 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Presidente Rincón Lema Jairo Hernán	CC.********19185340

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 2,519 del 16 de Dic/bre de 2016 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 06 de Enero de 2017 bajo el No. 318,369 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
lo Suplente del Presidente Covelo Frutos Renato	CE.**********648892

C E R T I F I C A

********** C O N T I N U A **********

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

Que según Acta No. 2,520 del 31 de Enero de 2017 correspondiente a la Junta Directiva en Bogota, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 07 de Marzo de 2017 bajo el No. 320,818 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
2o. Suplente del Presidente	
Held Otero Roberto	CC.********79783632

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 06 de Abril de 2009, otorgado en Bogota inscrito en esta Cámara de Comercio, el 19 de Agosto de 2009 bajo el Nro 151,582 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Repr. Legal de Tenedores de Bonos	
HELM TRUST S.A	.**********

C E R T I F I C A

Que según Acta No. 60 del 30 de Marzo de 2012 correspondiente a la Asamblea de Accionistas en Barranquilla, de la sociedad: AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A. cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 04 de Mayo de 2012 bajo el No. 242,167 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Revisor Fiscal.	
ERNST & YOUNG AUDIT S.A.S.	Ni.*****860,008,890

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 15 de Abril de 2014, otorgado en Barranquilla. ERNST & YOUNG AUDIT S.A.S. inscrito en esta Cámara de Comercio, el 28 de Abril de 2014 bajo el Nro 267,963 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Designado: Revisor Fiscal Suplente	
Gutierrez Albarracin Leydi Yohana	CC.***1,032,381,243

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 14 de Enero de 2015, otorgado en Barranquilla por Ernst & Young Audit S.A.S. inscrito en esta

********** C O N T I N U A **********

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

Cámara de Comercio, el 19 de Enero de 2015 bajo el Nro 278,516 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Designado: Revisor Fiscal 2o. Suplente	
Castillo Rosado Hernan Maximiliano	CC.******80,198,948

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 28 de Abril de 2015, otorgado en Barranquilla inscrito en esta Cámara de Comercio, el 02 de Junio de 2015 bajo el Nro 283,875 del libro respectivo, fueron hechos los siguientes nombramientos:

Cargo/Nombre	Identificación
Designando: Revisor Fiscal Principal	
Martinez Salgado Edson Rolando	CC.******80,180,605

C E R T I F I C A

Que segun escritura publica No 6902 de fecha 9 de Dciembre de 2.013, de la notaria 73 del circulo de Santafe de Bogota, inscrita en esta Camara de Comercio el 19 de Diciembre del citado año, bajo el No. 5.263 del libro respectivo, consta que la señora: ELISA ESTHER MURGAS DE MORENO, C.C. 41.614.534, como primer suplente del presidente y representante legal de AVIANCA, confiere poder general amplio y suficiente a JORGE ANDRES SERRANO LOPEZ, C.C. No. 80.091.608, para que, en representación de la sociedad, ejerza las siguientes funciones: A) Adelantar todos los asuntos y trámites relacionados con temas aeronáuticos y aerocomerciales, y en general en cualquier tipo de actuación, proceso, negociación o tramite que inicie o en su contra sea iniciado, por y ante la unidad administra-tiva especial de aeronáutica civil de Colombia. B) Notificarse de decisiones administrativas, responder pliegos de cargos interponer recursos de la vía gubernativa y presentar cuando sea del caso solicitudes de revocatoria directa, en relación con las actuaciones reclamaciones, gestiones y/o decisiones ante y de las distintas autoridades administrativas del orden nacional, departamental, municipal y distrital. C) Que el poder aquí conferido incluye todas las facuftades que sean convenientes y necesarias para la oportuna y debida defensa de los intereses de la sociedad de tal manera que no dejen de atenderse las diligencias por falta del facultades y en especial se entienden incluidas las facultades de aceptar y/o allanarse a los pliegos de cargos y de dar respuesta en nombre de la sociedad a las solicitudes o requerimientos de información de las mismas autoridades, así como de designar apoderados especiales para los mismos fines y con las mismas facultades conferidas, sustituir total o parcialmente el presente poder y revocar sustituciones. Que el poder general con

********** C O N T I N U A **********

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

facultades representativas conferido por medio del presente instrumento, se entiende sin perjuicio de la representación que, conforme a los estatutos de constitución, se ejerce por el representante legal de la compañía y, llegado el caso por sus suplentes.----------

C E R T I F I C A

Que segun escritura publica No 1625 de fecha 9 de Abril de 1.996, de la notaria 18 del circulo de Santafe de Bogota, inscrita en esta Camara de Comercio el 25 de Abril del citado ano, bajo el No. 1.091 del libro respectivo, consta que el senor: JAIME ANTONIO BAENA PALACIOS, C.C. 3.228.325, como representante legal de AVIANCA, confiere poder especial a la abogada BEATRIZ HELENA RODRIGUEZ PEREZ, C.C. No. 32.494.982, para que en representacion de AVIANCA se notifique de decicionesadministrativas, responda pliegos de cargos e interponga recursos de la via gubernativa en relacion con actuaciones ante distintas autoridades administrativas del orden nacional, departamental municipal y distrital. Tambien podra designar apoderados especiales para la atencion de las mismas actuaciones. Que el poder aqui conferido y los que la apoderada otorgue en ejercicio del mismo incluyen todas las facultades que sean necesarias para la oportuna y debida defensa de los intereses de la sociedad de tal manera que no dejen de atenderse las diligencias por falta facultades.----------

C E R T I F I C A

Que segun escritura publica No.4795 de fecha 8 de noviembre de 1999, otorgada en la Notaria Dieciocho del Circulo de Santafe de Bogota, inscrita en esta Camara de Comercio el 23 de noviembre de 1.999, bajo el No.1662 del libro respectivo, consta la ampliacion y aclaracion del poder a la abogada Beatriz Helena Rodriguez Perez, en el sentido de que se entienden incluidas las facultades de la apoderada de aceptar y/o allanarse a los pliegos de cargos ante las mismas entidades administrativas, en nombre de la sociedad que representa, y de otorgar esa misma facultad a los apoderados que constituya en ejercicio del poder. Por lo tanto para los fines a que haya lugar se entiendan ratificadas todas las aceptaciones y/o allanamientos hechos por los apoderados constituidos por la apoderada en desarrollo del poder conferido. Que el poder conferido igualmente se extiende a dar respuesta en nombre de la sociedad a a las solicitudes o requirimientos de informacion asi como el ejercicio de la facultad de intentar la revocatoria directa de las decisiones y actos adminsitrativos respecto de los cuales proceda tal solicitud y de contituir apoderados para los mismos fines.----------

C E R T I F I C A

********** C O N T I N U A **********

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. De Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

Que por Escritura Publica No.3948 del 11 de agosto del 2.003, otorgada en la Notaria 18 de Bogota D.C., inscrita en esta Camara de Comercio el 1 de septiembre del 2.003 bajo el No.2.453 del libro respectivo, consta que el senor FRANCISCO MENDEZ GARCIA, C.C.No. 79.158.664, que obrando en nombre y representacion de AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A. AVIANCA S.A., como representante legal suplente,otorga poder especial a favor de SUSANA MANTILLA MONCALEANO C.C.No.39.780.472 de Usaquen, para que en representacion de AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A. AVIANCA S.A., se notifique de decisiones administrativas, responsa pliegos de cargos, interponga los recursos de la via gubernativa y presente cuando sea del caso solicitudes de revocatoria directa, en relacion con las actuaciones y decisiones ante y de las distintas autoridades administrativas del orden nacional, departamental, municipal y distrital. Que el poder aqui conferido incluye todas las facultades que sean necesarias para la oportuna y debida defensa de los intereses de la sociedad de tal manera que no dejen de atenderse las diligencias por falta de facultades y en especial se entienden incluidas las facultades de aceptar y/o allanarse a los pliegos de cargos y de dar respuesta en nombre de la sociedad a las solicitudes o requerimiento de informaion de las mismas autoridades asi como de designar apoderados especiales para los mismos fines y con las mismas facultades a ella conferidas. ----

C E R T I F I C A

Que según Documento Privado de fecha 15 de Enero de 2016, inscrito en esta Cámara de Comercio bajo el No. 300924 del libro respectivo, consta la renuncia del señor FABIO VILLEGAS RAMIREZ con cédula de ciudadanía No. 19.287.687, como Presidente de la Sociedad AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A., según Sentencia No. C621 del 19 de Julio de 2003----------

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 270 del 14 de Enero de 2008, otorgada en la Notaria 71 a. de Bogota cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 29 de Enero de 2008 bajo el No. 3,544 del libro respectivo,----------
consta que ELISA MURGAS DE MOPRENO C.C. No. 41.614.564, quien obra en nombre y representacion de la sociedad AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA, otorga Poder Especial al senor LUIS ALCIDES ARANGO TORO C.C. No. 71.722.594, para que, en nombre de dicha ------
sociedad, y en relacion con la descripcion de Avianca S.A. como ----
intermediario en la modalidad de trafico postal y envios urgentes por avion, presente y firme ante la auroridad competente las -------
declaraciones de trafico postal y envios urgentes por avion, y -----
adelante los demas tramites relacionados con la presentacion de ----

********** C O N T I N U A **********

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

estas declaraciones.----------

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 4,555 del 18 de Nov/bre de 2010, otorgada en la Notaria 73 a. de Bogota cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 09 de Febrero de 2011 bajo el No. 4,419 del libro respectivo,----------
consta que la señora ELISA MURGAS DE MORENO, identificada con ------ cédula de ciudadanía número 41.614.537, que actúa en este acto en su carácter de representante legal suplente de AEROVIAS DEL -------- CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA y conforme al certificado de ----- cámara y comercio citado, tiene facultad suficiente para otorgar, conferir y firmar el poder especial, amplio y suficiente a: JUAN RICARDO CASTILLO, identificado con la cédula de ciudadania número 59.522.162 expedida en Bogotá D.C.; para que pueda en nombre de ---- AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA (i) Negociar, ------- celebrar y ejecutar, con el lleno del los requisitos establecidos en la ley y los estatutos sociales de la Compañía, y hasta por una cuantía igual o inferior a doscientos cincuenta mil dólares de los Estados Unidos de América (USD 250.000), o su equivalente en pesos colombianos, o en otras monedas a la tasa de cambio aplicable al momento de la celebración del acta jurídico, negociación, acuerdo, carta de intención, memorando de entendimiento, contrato, orden de compra, convenio, y oferta relacionados con los siguientes temas: (a) La venta, promoción o comercialización de los paquetes --------- turísticos o planes de viaje organizados por la Compañía o por ----- quien esta le indique, bajo la marca AVIANCA TOURS y/o DESKUBRA y/o o cualquiera otras marcas que lofrezca; (b) Negocios con hoteles, compañias de seguros, compañías de alquiler de vehículos de todos tipo, compañias prestadoras de servicios de telecomunicaciones, ---- operadores turísticos y con cualquier otra empresa que preste ------ servicios turisticos o servicios conexos o complementarios a los mismos, en cuanto dichos negocios sean requeridos para la ---------- comercialización de paquetes turísticos o planes de viaje o para efectos de la representación o comercialización de dichos servicios por parte de la Compañía; (c) Acuerdos de términos de pago con ----- proveedores, representantes, representados y prestadores de los ---- servicios requeridos en la comercialización de paquetes turísticos o planes de viaje de acuerdo con los lineamientos del área de ------ tesoreria y del área financiera de la Compañia; (d) ---------- Comercialización de servicios de vuelos adicionales e ---------- internacionales de acuerdo con la disponibilidad operacional de la Compañía. (ii) El poder especial con facultades representativas ---- conferidos por el presente instrumento, se entiende sin perjuicio de la representación legal que, conforme con los estatutos --------- sociales, ejerce el Representante Legal de la Compañía y sus -------

********** C O N T I N U A **********

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

suplentes.----------

C E R T I F I C A

Que por Escritura Pública No. 51 del 22 de Enero de 2016, otorgada en la Notaria 12 a. de Bogota cuya parte pertinente se inscribió en esta Cámara de Comercio, el 16 de Febrero de 2016 bajo el No. 5,792 del libro respectivo,----------
consta, que ELISA ESTHER MURGAS DE MORENO, mayor de edad, de ------ estado civil casada, vecina y domiciliada en Bogotá D.C., de ------- nacionalidad colombiana e identificada con la cédula de ciudadanía No. 41.614.534 de Bogotá, quien obra en este acto como Primer ------ Suplente del Presidente y Representante Legal de AEROVIAS DEL ------ CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA, sociedad con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla, confiere PODER GENERAL a GERARDO ----- URLEY GRAJALES LOPEZ, mayor de edad, identificado con cédula de ---- ciudadanía número 16.674.716 de Cali, para adelantar en nombre de la sociedad que represento, todos los trámites en materia ---------- tributaria para el cumplimiento de las obligaciones y deberes que en este asunto deba cumplir mi representada, en especial las ------- siguientes: (A) Declaraciones Tributarias: para que elabore, firme y presente ante la autoridad competente declaraciones de renta, ---- IVA, Timbre, Retención en la Fuente, y demás impuestos de los ------ cuales sea responsable la sociedad poderdante; y efectúe los pagos correspondientes a dichas declaraciones. (B) Trámites en materia Tributaria; para que elabore, firme y presente ante la autoridad competente solicitudes de información y certificaciones en materia tributaria, y dé respuestas a informes, requerimientos, ---------- certificaciones y demás solicitudes que realice la autoridad ------- competente en materia tributaria o fiscal, en el desarrollo de ----- actuaciones administrativas que involucren a la sociedad poderdante.
poderdante. (C) Notificaciones: para que se notifique de los actos administrativos que sean emitidos par las autoridades competentes en materia tributaria que se generen como consecuencia de los ------ trámites realizados en cumplimiento de las facultades otorgadas ---- mediante este poder las cuales ejercerá para el cumplimiento de los deberes y obligaciones de la sociedad poderdante. (D) General: en general para que represente a la sociedad poderdante cuando sea ---- necesario respecto de los trámites en materia tributaria realizados en desarrollo del presente poder y dirigidos al cumplimiento de las obligaciones y deberes de dicha sociedad de tal modo que la -------- presente enumeracion de facultades debe entenderse como enunciativa y no taxativa, por lo tanto, el apoderado está facultado para ------ ejercer todas las gestiones tendientes al cumplimiento de las ------ obligaciones fiscales de la sociedad en cualquier clase de trámite de carácter tributario o fiscal que sea necesario para esto.--------

********** C O N T I N U A **********

AVIANCA Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 15 de Nov/bre de 2016, otorgado en Bogota inscrito en esta Cámara de Comercio, el 28 de Nov/bre de 2016 bajo el Nro 6,029 del libro respectivo,----------
consta que ELISA ESTHER MURGAS DE MORENO, identificada con la ------
cédula de ciudadania número 41.614.534, en calidad de Primer -------
Suplente del Presidente y Representante legal de AEROVIAS DEL ------
CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA, sociedad con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla. Para otorgar Poder Especial amplio y suficiente a DIANA MARIA PEDRAZA BARRANTES, mayor de edad, ---------
identificada con cédula de ciudadania numero 1'020.714.459 de ------
Bogotá, para que, en representación de la Sociedad, ejerza las -----
siguientes funciones: (A) Adelantar todos los asuntos y trámites relacionados con temas aeronáuticos y aerocomerciales, y en general en cualquier Lipo de actuaci6n, proceso, negociación o trámite que inicie o en su contra sea iniciado, por y ante la Unidad ----------
Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia. (B) ------
Notificarse de decisiones administrativas, responder pliegos de ----
cargos, interponer recursos de la via gubernativa y presentar ------
cuando sea del caso solicitudes de revocatoria directa, en relación con las actuaciones, reclamaciones, gestiones y/o decisiones ante y de las distintas autoridades administrativas del orden nacional, departamental, municipal y distrital. (C) Que el poder aquí --------
conferido incluye todas las facultades que sean convenientes y -----
necesarias para la oportuna y debida defensa de los intereses de la Sociedad de tal manera que no dejen de atenderse las diligencias por falta de facultades y en especial se entienden incluidas las facultades de aceptar y/o allanarse a los pliegos de cargos y de dar respuesta en nombre de la Sociedad a las solicitudes o ---------
requerimientos de información de las mismas autoridades, asi como de designar apoderados especiales para los mismos fines y con las mismas facultades conferidas, sustituir total o parcialmente el ----
presence poder y revocar sustituciones.----------

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 15 de Nov/bre de 2016, otorgado en Bogota inscrito en esta Cámara de Comercio, el 28 de Nov/bre de 2016 bajo el Nro 6,030 del libro respectivo,----------
consta que ELISA ESTHER MURGAS DE MORENO, identificada con la ------
cédula de ciudadania número 41.614.534, en calidad de Primer -------
Suplente del Presidente y Representante legal de AEROVIAS DEL ------
CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA, sociedad con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla. Para otorgar Poder Especial amplio y suficiente a OSCAR HERNANDO MOSCOSO RODRIGUEZ, mayor de edad, ------
identificado con cédula de ciudadania numero 1'069.098.166 de ------

********** C O N T I N U A **********

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

Nemocón, para que, en representación de la Sociedad, ejerza las ---- siguientes funciones: (A) Adelantar todos los asuntos y trámites relacionados con temas aeronáuticos y aerocomerciales, y en general en cualquier Lipo de actuaci6n, proceso, negociación o trámite que inicie o en su contra sea iniciado, por y ante la Unidad ---------- Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia. (B) ------ Notificarse de decisiones administrativas, responder pliegos de ---- cargos, interponer recursos de la via gubernativa y presentar ------ cuando sea del caso solicitudes de revocatoria directa, en relación con las actuaciones, reclamaciones, gestiones y/o decisiones ante y de las distintas autoridades administrativas del orden nacional, departamental, municipal y distrital. (C) Que el poder aquí -------- conferido incluye todas las facultades que sean convenientes y ----- necesarias para la oportuna y debida defensa de los intereses de la Sociedad de tal manera que no dejen de atenderse las diligencias por falta de facultades y en especial se entienden incluidas las facultades de aceptar y/o allanarse a los pliegos de cargos y de dar respuesta en nombre de la Sociedad a las solicitudes o --------- requerimientos de información de las mismas autoridades, así como de designar apoderados especiales para los mismos fines y con las mismas facultades conferidas, sustituir total o parcialmente el ---- presence poder y revocar sustituciones.----------

C E R T I F I C A

Que por Documento Privado del 06 de Dic/bre de 2016, otorgado en Bogota inscrito en esta Cámara de Comercio, el 24 de Enero de 2017 bajo el Nro 6,060 del libro respectivo,----------
consta, que ELISA ESTHER MURGAS DE MORENO, mayor de edad, ---------- identificada con cédula de ciudadanía N° 41.614.534 de Bogotá, ----- quien obra en este acto como Primer Suplente del Presidente y ------ Representante Legal de la sociedad AEROVIAS DEL CONTINENTE --------- AMERICANO S.A. AVIANCA, otorga PODER ESPECIAL amplio y suficiente a PEDRO ALEJANDRO MORENO FARFAN, identificado con cédula de ciudadanía N° 80.052.705 de Bogotá, para que en adelante en nombre de la ------ sociedad, todos los trámites en materia cambiaria para el ---------- cumplimiento de las obligaciones y deberes que en esta materia deba cumplir la sociedad, en especial las siguientes. A) Diligencie, ---- presente y firme en los términos y condiciones que determine el ---- Banco de la República los formularios e declaraciones de cambio que se requieran como consecuencia del desarrollo de actividades que impliquen manejo de divisas por parte de la sociedad poderdante. B) Diligencie, presente y firme en los términos y condiciones que ----- determine la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales-DIAN los formularios que se requieran como consecuencia del desarrollo de actividades cambiarias por parte de la sociedad, C) Se le otorgue firma digital con el fin de presentar, enviar y firmar ----------

********** C O N T I N U A **********

AVIANCA Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA PUDIENDO UTILIZAR LAS SIGLAS AVIANCA O AVIANCA S.A.----------
NIT: 890.100.577-6.

electrónicamente la información de los movimientos de las cuentas de compensación de la Compañía poderdante a la DIAN conforme lo ---- establece la Resolución 09147, D) Se le otorgue claves de acceso a la página Web del Banco de la República y cualquier sistema -------- informático en el cual deba reportar, ingresar, modificar ---------- información en materia cambiaria. La presente enumeración de ------- facultades debe entenderse como enunciativa y no taxativa, por lo que el apoderado está facultado para realizar todas las gestiones tendientes al cumplimiento de las obligaciones cambiarias.----------

C E R T I F I C A

Que entre los asociados existe pactada clausula de arbitraje para la solución de controversias.

C E R T I F I C A

Que en esta Cámara de Comercio no aparecen inscripciones posteriores de documentos referentes a reforma, disolución, liquidación o nombramientos de representantes legales de la expresada sociedad.

C E R T I F I C A

Que su última Renovación fue el: 29 de Marzo de 2016.

La información sobre embargos de establecimiento se suministra en Certificados de Matricula, la de contratos sujetos a registro, en Certificados Especiales.

C E R T I F I C A

De conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso y de la Ley 962 de 2005, los Actos Administrativos de Registro aquí certificados quedan en firme Diez (10) días hábiles después de la fecha de inscripción, siempre que no sean objeto de recursos.

RE-2017-04913020-APN-DMENYD#MTR

AVIAN Lineas Aereas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Hoja Adicional de Firmas
Presentación Organismo Público.

Número: RE-2017-04913020-APN-DMENYD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Jueves 30 de Marzo de 2017

Referencia: EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 29 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.03.30 14:57:35 -03'00'

Gabriel Pucheta
Asistente administrativo
Dirección de Mesa de Entradas, Notificaciones y Despacho
Ministerio de Transporte

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO SOLANI
APODERADO

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.03.30 14:57:35 -03'00'

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Providencia

Número: PV-2017-04922462-APN-DMENYD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Jueves 30 de Marzo de 2017

Referencia: Pase electrónico de EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR

Motivo:

A SUS EFECTOS

Destinatario: DMENYD#MTR-DES

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.03.30 16:11:59 -03'00'

Gabriel Pucheta
Asistente administrativo
Dirección de Mesa de Entradas, Notificaciones y Despacho
Ministerio de Transporte

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.03.30 16:11:59 -03'00'

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Lineas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Providencia

Número: PV-2017-05061520-APN-DMENYD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Domingo 2 de Abril de 2017

Referencia: Pase electrónico de EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR

Motivo:

Visto, se remiten las presentes actuaciones para su conocimiento y efectos que estimen corresponder.

Destinatario: Maria Julia Nebot

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.02 14:22:39 -03'00'

Nicolás Alejandro Bendomir
Coordinador Técnico Administrativo
Dirección de Mesa de Entradas, Notificaciones y Despacho
Ministerio de Transporte

AVIAN Lineas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.02 14:22:39 -03'00'

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Providencia

Número: PV-2017-05289878-APN-PTE

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 4 de Abril de 2017

Referencia: Pase electrónico de EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR

Motivo:

Para su consideraciòn.

Destinatario: Victoria Gazze

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.04 16:10:15 -03'00'

Maria Julia Nebot
Secretario Privado
Presidencia de la Nación

AVIAN Lineas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.04 16:10:15 -03'00'

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

790
34

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Providencia

Número: PV-2017-06389824-APN-DRI#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Miércoles 12 de Abril de 2017

Referencia: Pase electrónico de EX-2017-04911476- -APN-DMENYD#MTR

Motivo:

Para su consideración.

Destinatario: DGAJ#MTR-MESA

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.12 19:25:40 -03'00'

Victoria Gazze
A cargo de la firma del Despacho
Dirección de Relaciones Internacionales
Ministerio de Transporte

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.04.12 19:25:35 -03'00'

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

791

464

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Carátula Expediente

Número: PV-2017-03909993-APN-DMENYD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Viernes 17 de Marzo de 2017

Referencia: Carátula del expediente EX-2017-03909987- -APN-DMENYD#MTR

Expediente: EX-2017-03909987- -APN-DMENYD#MTR
Fecha Caratulación: 17/03/2017
Usuario Caratulación: Alejandro Daniel Man (ADMAN)
Usuario Solicitante: Alejandro Daniel Man (ADMAN)
Código Trámite: GENE00302 - Remisión de Informes
Descripción: NOTA DE AVIAN LINEAS AEREA S.A. ADJUNTA CERTIFICACION EMITIDA POR AVIANCA S.A.,MEDIANTE LA CUAL SE CONCEDE LICENCIA DE USO DE MARCA Y LOGOTIPO AVIANCA A FAVOR DE AVIAN S.A.
Cuit/Cuil: ---
Tipo Documento: ---
Número Documento: ---
Persona Física/Persona Jurídica
Apellidos: ---
Nombres: ---
Razón Social: AVIAN S.A.
Email: ---
Teléfono: ---
Pais: ARGENTINA
Provincia: CIUDAD DE BUENOS AIRES
Departamento: CIUDAD DE BUENOS AIRES
Localidad: CIUDAD DE BUENOS AIRES
Domicilio: CORRIENTES AV. 345
Piso: 3
Dpto: ---
Código Postal: -

Observaciones: ---

Motivo de Solicitud de Caratulación: NOTA DE AVIAN LINEAS AEREA S.A. ADJUNTA CERTIFICACION EMITIDA POR AVIANCA S.A.,MEDIANTE LA CUAL SE CONCEDE LICENCIA DE USO DE MARCA Y LOGOTIPO AVIANCA A FAVOR DE AVIAN S.A.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

BUENOS AIRES, 19/04/17

EL EXPTE. Nº EX-2017-4911476-APN DE 34 FS

SE AGREGA AL EXPTE. CABEZA Nº SO2:1294S/17

DE 462 FOJAS. PASANDO A INTEGRAR LA FOJ. 463.

ES COPIA FIEL

Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.03.17 16:01:43 -03'00'

Alejandro Daniel Man
Asistente administrativo
Dirección de Mesa de Entradas, Notificaciones y Despacho
Ministerio de Transporte

792

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.03.17 16:01:43 -03'00'

793

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
19 ABR 2017
EXPTE. N°: ANC 43567/17

ACOMPAÑA.

MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION

C.C. ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

Ref.: EXP-ANC: 0043567/2016.

Pablo Isolani, en mi carácter de apoderado de **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.** con domicilio constituido en Av. Corrientes 345 piso 3 de esta Ciudad, respetuosamente digo:

Que vengo por medio del presente a acompañar a los presentes actuados la certificación emitida por la empresa AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. (AVIANCA S.A.) mediante la cual dicha empresa confirma y ratifica la existencia de un contrato suscripto con la firma AVIAN LINEAS AEREAS S.A. en fecha 18 de Octubre de 2018 mediante la cual se concedió una licencia de uso de la marca y logotipo AVIANCA a favor de AVIAN LINEAS AEREAS S.A., el cual se encuentra vigente.

Se hace saber que la certificación original será presentada en original y con la correspondiente Apostilla ni bien arribe al país.

En atención a lo expuesto, se tenga por acredita lo expuesto, saluda a Ud. muy atentamente,

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MINISTERIO DE TRANSPORTE
MESA DE ENTRADAS, NOTIFICACIÓN Y DESPACHO
ENTRÓ 17 MAR 2017
SALIÓ

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA

C E R T I F I C A

Que entre AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA S.A., sociedad constituida bajo las leyes de la República de Colombia, de una parte, y, de otra parte, AVIAN LINEAS AÉREAS S.A. (antes MACAIR JET S.A.), sociedad constituida bajo las leyes de la República Argentina, se celebró un contrato de licencia de uso de marcas el 18 de octubre de 2016, el cual se encuentra vigente, cuyo objeto es la licencia de uso no exclusiva concedida por AVIANCA S.A. como Licenciante a AVIAN L.A. como Licenciataria, sobre la marca AVIANCA (Nominativa) y la MARCA FIGURATIVA (figura del Cóndor), las cuales deben usarse conjuntamente:

Avianca

Este contrato de licencia de uso de marca concede a favor de AVIAN LINEAS AÉREAS S.A., el derecho de usar las marcas aquí indicadas en la prestación, promoción y comercialización de sus propios productos y servicios de transporte aéreo, en el territorio de la República Argentina, incluyendo los vuelos comercializados por la Licenciataria en otros territorios con destino a la República Argentina.

Aclaramos que ni AVIANCA HOLDINGS S.A. ni ninguna de sus subsidiarias (incluida AVIANCA S.A.) tiene participación accionaria en AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

Se expide a solicitud del interesado a los 16 días del mes de marzo de 2017, en la ciudad de Bogotá, D.C., Colombia.

RENATO COVELO
Representante Legal
Aerovías del Continente Americano S.A. Avianca

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

RE-2017-03910293-APN-DMENYD#MTR

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CUDAP: EXP-S02:0012945/2017
NRO ORIG: exp-anc:43567/2016

Datos del Alta de la Carpeta
Fecha: 15-Feb-2017
Hora: 13:31:24

Usuario: jcaputo@mininterior - Jose Alejandro Caputo
Área: NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte

ENCABEZADO

Procedencia: Particular
Nro. original: exp-anc:43567/2016 **Fecha original:**
Área Iniciadora: - **Área de Procedencia:** -
Título: SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA
Texto: SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA
Causante: AVIAN LINEAS AREAS S.A **Folios:** 461
Estado: Pendiente **Vencimiento:** 15-Mar-2017

Resp.Primario Global	Descripción	Fecha
NSCOGATTRA@mininterior	Coord. de Gest. admin. - Transporte	15-Feb-2017 13:31:24

Resp.Primario Local	Descripción	Fecha
NSCOGATTRA@mininterior	Coord. de Gest. admin. - Transporte	15-Feb-2017 13:31:24

Depositario	Descripción	Depositario desde
NSSCOORDTRANSP@mininterior	subsecretaria de coordinacion - transporte	15-Mar-2017 18:43:26

Documentos y/o carpetas contenidos:
TRI-S02:0005364/2017 SOLICITA VISTA
TRI-S02:0005365/2017 ADJUNTA DOCUMENTACION
TRI-S02:0005367/2017 REF:EXP-ANC 43567/2016 DICTAMEN 594

Cambios de Responsable Local

Responsable Local	Fecha	Usuario	Área	Motivo
NSCOGATTRA@mininterior	15-Feb-2017 13:31:24	jcaputo@mininterior	NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte	--

Transferencias

Emisor	Transferido a:	Envío	Recepción o Cierre	Remito
NGASJURTRANSP@mininterior - direccion general de asuntos juridicos - transporte	NSSCOORDTRANSP@mininterior - subsecretaria de coordinacion - transporte	15-Mar-2017 16:54:08	15-Mar-2017 18:43:26	RTO-S02:0037888/2017 Aceptado
NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte	NGASJURTRANSP@mininterior - direccion general de asuntos juridicos - transporte	15-Feb-2017 16:33:51	23-Feb-2017 14:37:14	RTO-S02:0024798/2017 Aceptado

* Las entradas que aparecen en color rojo se corresponden con una actualizacion de depositario.
* Las entradas que aparecen con fondo en color amarillo corresponden a remitos revertidos.

Agregados y Desgloses

Operación	Documento/Carpeta	Fecha	Usuario	Área

AVIAN Líneas Aéreas S.A
PABLO ISOLANI
APODERADO

RE-2017-03910293-APN-DMENYD#MTR

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

Agregado	TRI-S02:0005364/2017	15-Feb-2017 14:55:29	jcaputo@mininterior	NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte
Agregado	TRI-S02:0005365/2017	15-Feb-2017 14:55:29	jcaputo@mininterior	NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte
Agregado	TRI-S02:0005367/2017	15-Feb-2017 14:55:29	jcaputo@mininterior	NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte

Vencimiento inicial:		
Fecha	**Usuario**	**Área**
15-Mar-2017	jcaputo@mininterior	NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte

Fecha de Consulta: 17-Mar-2017
Hora: 15:51:33
Usuario: jcaputo@mininterior - Jose Alejandro Caputo
Área: NSCOGATTRA@mininterior - Coord. de Gest. admin. - Transporte

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
MARIO ISOLANI
APODERADO

RE-2017-03910293-APN-DMENYD#MTR

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

INFORME D.N.A. y A.I. N° 55 -

REF: EXP-ANC:0043567/2017

BUENOS AIRES, 21 ABR 2017

SEÑOR DIRECTOR:

Remito a usted estas actuaciones relacionadas con la presentación efectuada por el Sr. Pablo ISOLANI quien, invocando el carácter de apoderado de la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., adjunta documentación a fin de cumplimentar objeciones efectuadas con motivo de la solicitud de concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte en diversas rutas, oportunamente formulada en el expediente de la referencia.

Sobre el particular, en lo que atañe a la competencia de esta Dirección - que se circunscribe al análisis de la capacidad jurídica, cuestiones societarias y marcos normativos de transporte aéreo internacional -, se señala en primer término que de acuerdo con el poder general de administración y disposición conferido por la empresa a favor de los Sres. Carlos Benjamín COLUNGA LÓPEZ, Pablo Eduardo ISOLANI, Sergio Daniel MASTROPIETRO, y Germán EFROMOVICH por el Grupo A, y de los Sres. Marta Elizabeth LIRA, Yanina Noemí KALUSTIAN, y Elías JASSAN por el Grupo B (cuya copia certificada obra como antecedente en el área), para realizar gestiones ante reparticiones públicas (entre ellas la Administración Nacional de Aviación Civil) en nombre y representación de AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. se requiere la firma conjunta de dos integrantes del Grupo A, de un apoderado del Grupo A y otro del Grupo B, o de dos apoderados del Grupo B, por lo que la firma del presentante deberá ser ratificada por alguno de dichos mandatarios a fin de que pueda considerarse válida la gestión llevada a cabo por aquél.

Al margen de ello, se indica que el presentante ha constituido domicilio en la Av. CORRIENTES N° 345, P. 3 de la Ciudad Autónoma de BUENOS AIRES, el que se toma como especial a los efectos previstos en el Artículo 19 del Decreto N° 1.759/72 T.O. 1991, reglamentario de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos.

Por otra parte, en relación con la observación efectuada en nuestro anterior INFORME D.N.A. y A.I. N° 158 de fecha 21 de noviembre de 2016 respecto de la acreditación de la documentación relativa al uso de la marca "AVIANCA" por parte de la compañía aérea, le informo que se ha adjuntado copia autenticada del certificado de fecha 16 de marzo de 2017, con certificación notarial de firma y apostilla, por el que AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. (AVIANCA S.A.) confirma la existencia de un contrato de licencia de uso de marcas que, en carácter de licenciante celebrara con AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. en calidad de licenciataria con fecha 18 de octubre de 2016 y cuyo objeto es la licencia de uso no exclusiva concedida por la primera a favor de la segunda sobre la marca AVIANCA (nominativa) y la marca figurativa (figura del Cóndor) para ser usadas conjuntamente.

Aclara asimismo, que por el mencionado contrato de licencia de uso, se concede a AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. el derecho de usar las marcas indicadas en la prestación, promoción y comercialización de sus propios productos y servicios de transporte aéreo, en

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

MINISTERIO DE TRANSPORTE
MESA DE ENTRADAS, NOTIFICACIÓN
DESPACHO

ENTRO	SALIÓ
19 ABR. 2017 12:30	19 ABR. 2017 8:00

-2 cuerpos 2 cuerpos

BUENOS AIRES

EL EXPTE. Nº EX-2017-3909987-APN- DE 4 FS

SE AGREGA AL EXPTE. CABEZA Nº [illegible] SOZ: 12945/2017

DE 463 FOJAS. PASANDO A INTEGRAR LA FOJ. 464.

ES COPIA FIEL
Dirección Gral. de Asuntos Jurídicos

VIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

el territorio de la República Argentina, incluyendo los vuelos comercializados por la licenciataria en otros territorios con destino a nuestro país, y que ni AVIANCA HOLDINGS S.A. ni ninguna de sus subsidiarias (incluida AVIANCA S.A.) tiene participación accionaria en AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

Cabe destacar a su vez, que se efectuó la pertinente consulta al INSTITUTO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL (INPI) sobre la necesidad de inscripción en la República Argentina de la licencia de uso de las marcas precedentemente referidas, indicando dicho organismo que resulta aplicable al caso la Ley N° 22.426 de Transferencia de Tecnología y que, por lo tanto no resulta obligatorio el registro de tales marcas en nuestro país por parte de AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

A tenor de lo apuntado, en el entendimiento de que el certificado expedido por AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. (AVIANCA S.A.) se ajusta en su forma a lo determinado por el Artículo 27 del Decreto N° 1.759/72 T.O. 1991, reglamentario de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos y atento haberse expedido el organismo con competencia en la materia en lo referente a la inscripción de las marcas de que se trata, se considera que, una vez subsanada la observación formulada en el segundo párrafo del presente y salvo opinión en contrario, podría autorizarse su utilización a AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

Por último, y en orden a lo indicado en la providencia número PV-2017-06384095-APN-DGAJ#MTR, deberá intimarse a AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. a fin de que presente la Declaración Jurada de Intereses prescripta por el Decreto N° 202/2017 de fecha 21 de marzo del corriente año, en orden a lo dispuesto por el Artículo 8° de dicho cuerpo normativo.

Por lo expresado, y para el caso de ser compartido por el señor Director el criterio vertido en el presente, se adjunta proyecto de notificación a AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. de las observaciones contenidas en este informe.

Saludo a usted atentamente.

DR. HORACIO KNOBEL
Director de Normas Aeronáuticas
y Acuerdos Internacionales
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
A.N.A.C.

AL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO
Dr. Hernán GÓMEZ
S. / D.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

D.N.A.C. 467

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

000284

NOTA D.N.T.A. N°

REF: EXP-ANC:0043567/2017

BUENOS AIRES, 21 ABR. 2017

SEÑOR APODERADO:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación con su presentación de fecha 30 de marzo de 2017, en la que adjunta documentación a fin de cumplimentar objeciones efectuadas con motivo de la solicitud de concesión de la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte en diversas rutas, oportunamente formulada en el expediente de la referencia.

Al respecto, pongo en su conocimiento que el certificado de licencia de uso expedido por AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. (AVIANCA S A.) se ajusta en su forma a lo determinado por el Artículo 27 del Decreto N° 1.759/72 T.O. 1991, reglamentario de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos y que atento haberse expedido el organismo con competencia en la materia (INSTITUTO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL - INPI -) en el sentido de que resulta aplicable al caso la Ley N° 22.426 de Transferencia de Tecnología y que, por lo tanto no presenta carácter obligatorio el registro de las marcas allí mencionadas en nuestro país por parte de AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A., se considera factible autorizar a la empresa para su utilización.

No obstante, con carácter previo a ello, la firma contenida en su presentación deberá ser ratificada por alguno de los apoderados que integran el Grupo A o el Grupo B del poder general de administración y disposición conferido por la empresa a su favor, en orden a que de acuerdo con los términos en que el mismo se encuentra redactado para realizar gestiones ante reparticiones públicas (entre ellas la Administración Nacional de Aviación Civil) en nombre y representación de AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. se requiere la firma conjunta de dos integrantes del Grupo A, de un apoderado del Grupo A y otro del Grupo B, o de dos apoderados del Grupo B.

Asimismo, y teniendo en cuenta lo indicado en la providencia número PV-2017-06384095-APN-DGAJ#MTR obrante en los actuados, AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. deberá

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

ANAC | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

A.N.A.C. FOLIO 799

A.N.A.C. F° 468

presentar la Declaración Jurada de Intereses prescripta por el Decreto N° 202/2017 de fecha 21 de marzo del corriente año, en orden a lo dispuesto por el Artículo 8° de dicho cuerpo normativo.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

DR. HERNAN ADRIAN GOMEZ
Director Nacional de Transporte Aéreo
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

AL SEÑOR APODERADO DE AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.
Sr. Pablo ISOLANI
S. / D.

En virtud de los principios de celeridad, economía, sencillez y eficacia en los trámites previstos en el Artículo 1°, apartado b) de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos, la presente Nota se adelantará por correo electrónico, sin perjuicio de su notificación formal, que deberá cumplirse personalmente por el interesado o en su defecto, en cualquiera de las restantes formas previstas en el Artículo 41 del Reglamento de Procedimientos Administrativos aprobado por el Decreto N° 1759/72 T.O. 1991.

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

24/04/17

Me notifico y retiro copias

Delisa Frugoglio

Apoderada

CUDAP: TRI-ANC:0003313/2017

Organismo: ANAC

Datos de registración
Fecha y hora: 17-Abr-2017 17:35:26
Área: ADNTRAER@anac - Dir.Nac.Transp.Aéreo

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Responsable local	**Desde**
ADNAERAI@anac - Dir.NormasAero.Acuerdos Internaccionales	17-Abr-2017 17:35:26

Título: REF: EXP-ANC:43567/2016. REITERA SOLICITUD DE AUTORIZACION.

Texto

REF: EXP-ANC:43567/2016. REITERA SOLICITUD DE AUTORIZACION.

Fecha de impresión: 17-Abr-2017 17:35:26

CUDAP : TRI-ANC:0003313/2017

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

CUDAP: EXP-ANC:0043567/2016

Organismo: ANAC

Datos de registración
Fecha y hora: 18-Nov-2016 14:40:21
Área: ADNTRAER@anac - Dir.Nac.Transp.Aéreo

Datos de procedencia
Procedencia: Particular
Número original:

Causante: AVIAN LINEAS AEREAS S.A.

Responsable local
ADEMESTA@anac - Dir.Est.Mercado y Estad.

Desde
18-Nov-2016 14:40:21

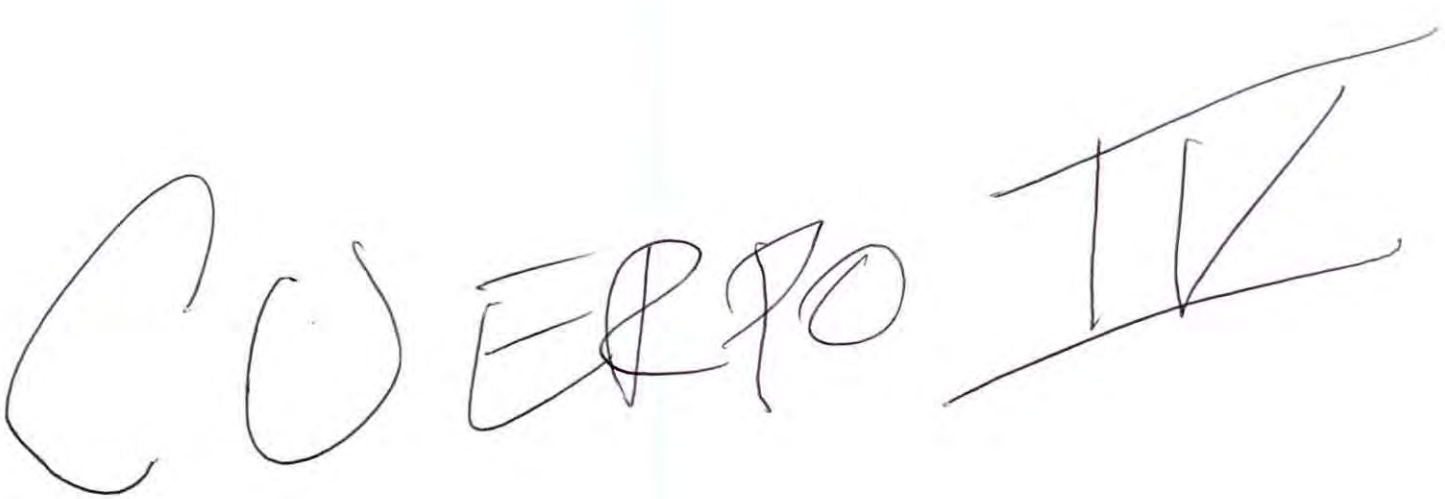
Título: SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA.

Texto

SOLICITUD DE LLAMADO A AUDIENCIA PUBLICA.

Fecha de impresión: 28-Abr-2017 17:35:36

CUDAP: EXP-ANC:0043567/2016



801 470

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
17 ABR 2017
TRI. Nº

REITERA SOLICITUD DE AUTORIZACION.

ATT. ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL

CC. MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION

Ref.: EXP-ANC: 0043567/2016.

Pablo Isolani, en mi carácter de apoderado de **AVIAN LINEAS AEREAS S.A.** con domicilio constituido en Av. Corrientes 345 piso 3 de esta Ciudad, ante Ud. respetuosamente digo:

Que vengo por medio del presente a reiterar la solicitud efectuada en fecha 14 de Marzo del corriente, puesto que habiendo transcurrido ampliamente los plazos legales del Anexo II del Decreto 2186/92, a la fecha no se ha otorgado a esta parte las rutas aéreas solicitadas mediante la Audiencia Pública de fecha 27/12/2016, habiendo incluso esta parte acreditado formalmente la capacidad técnica en los términos del Art. 7 inc. b) del Anexo II del Dto. 2186/92 para cumplir los servicios solicitados.

En atención a lo expuesto vengo por medio del presente siguiendo expresas instrucciones de mi representada, a solicitar a esa Administración tenga a bien proceder con el dictado del acto administrativo que confiera a esta parte los servicios aéreos regulares internos e internacionales en las rutas aéreas requeridas en autos.

Sobre el particular se solicita se tenga en consideración a los efectos de una urgente resolución del pedido efectuado, que esta parte ya se encuentra en condiciones de prestar los servicios requeridos, lo cual ha conllevado una inversión muy significativa sobre la base de la confianza en la seguridad jurídica de la República Argentina, sobre todo considerando la disponibilidad de las aeronaves que ya se hallan en el país sumado a la contratación de personal para la prestación de los servicios.

Desde ya, asimismo reiteramos se conceda a esta parte tratamiento igualitario ante la ley respecto de aquellas empresas peticionantes que habiendo asistido a la misma Audiencia Pública ya cuentan a la fecha con sus servicios autorizados.

En atención a lo expuesto, a la espera que se de curso favorable a lo solicitado, saluda a Ud. muy atentamente,

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO

AVIAN Líneas Aéreas S.A.
PABLO ISOLANI
APODERADO