

BUENOS AIRES, 13 FEB 2017

VISTO el EXP-ANC:0033991/2016, por el que la empresa ALAS DEL SUR 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, con facultad de alterar y/u omitir escalas, durante un período de QUINCE (15) años, en las siguientes rutas:

- 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) - SHANGHAI (REPÚBLICA POPULAR CHINA) y v.v.,
- 21) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BARCELONA (REINO DE ESPAÑA) - ROMA (REPÚBLICA ITALIANA) y v.v., y,

**CONSIDERANDO:**

Que la referida petición ha sido tratada en la Audiencia Pública N° 218 como PEDIDO V, 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, ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. fundamentó su solicitud señalando que fue constituida como sociedad anónima en el año 2014 con el propósito de prestar servicios regulares y no regulares internos e internacionales de transporte aéreo, con base en el Aeropuerto AMBROSIO TARAVELLA de CÓRDOBA, ciudad a la que calificó como destino de primera magnitud, destacando que sus operaciones contarán con mano de obra local calificada en materia aeronáutica.

Que asimismo, la empresa peticionaria mencionó que su proyecto parte de la base de considerar que existe una demanda reprimida, dimensionable en los 37 millones de pasajeros que utilizan el transporte terrestre en relación a los 10 millones de pasajeros de los vuelos de cabotaje, señalando que con aumentar el tráfico en un 25% de esa cifra se duplicaría el transporte de cabotaje y que el crecimiento del tráfico es consecuencia del aumento de la oferta. En referencia a ello, remarcó la importancia del transporte aéreo en relación a la magnitud, características geográficas, económicas y poblacionales de nuestro país.

Que ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. señaló que planea comenzar sus actividades con tres aeronaves Airbus 320 en el año en curso para llegar a contar con doce en 2022, operando inicialmente en trece rutas internas -entre las que destaca las que unen a CÓRDOBA con AEROPARQUE, MENDOZA, BARILOCHE, NEUQUÉN, IGUAZÚ y SALTA- y extendiendo la red a veinticinco destinos nacionales al final del año 2022.

Que la peticionaria agregó que en los destinos internacionales prevé operar con equipos del tipo Boeing 777, iniciando las actividades en los corredores



CÓRDOBA - SAN PABLO, CÓRDOBA - RÍO DE JANEIRO y CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE, para llegar a cinco destinos regionales al final del período proyectado. Respecto de las rutas de largo recorrido, indicó que las primeras operaciones unirán a CÓRDOBA y BUENOS AIRES con ESTADOS UNIDOS y con ESPAÑA, pero que casi inmediatamente se sumarán vuelos a CHINA.

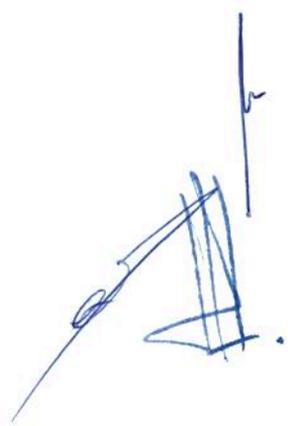
Que en referencia a las aeronaves propuestas, la interesada remarcó que operarán con matrícula argentina y serán voladas por pilotos y tripulantes de cabina argentinos y mantenidos por ingenieros y técnicos argentinos.

Que según el análisis realizado por ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A., su oferta de asientos en el mercado de cabotaje será de 635.000 en el primer año de operaciones y de 4.400.000 en 2022, mientras que en el mercado regional ofrecerá 85.000 asientos en el primer año y 622.000 en 2022 y en el internacional ofrecerá también 85.000 asientos en el primer año para terminar ofreciendo 2.600.000 en el último.

Que la empresa peticionante asignó particular relevancia a la oferta laboral directa que se generaría rápidamente, cuantificando la cantidad de pilotos, auxiliares, técnicos de mantenimiento y personal de tierra que emplearía en el primer año de su actividad en 547 personas y en 1.460 al final del período proyectado. Remarcó, además, que a esos totales deben sumarse los empleos indirectos que se crearían.

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

Que el Presidente del ORSNA hizo constar que al inicio de su gestión los aeropuertos se encontraban en estado de estancamiento, sin obras y servicios suficientes, pero que se comenzaron gran cantidad de proyectos, habiéndose completado los de CÓRDOBA y MENDOZA. Asimismo, mencionó que en los próximos tres años se planea duplicar la cantidad de espacios, posiciones y plataformas en diecinueve aeropuertos y renovar por completo el de EZEIZA, destacando, por otra parte, que las líneas aéreas fueron incorporadas a la tarea de diseño de aeropuertos.



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

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

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

Que en ese sentido se expresaron los inscriptos por TUCUMÁN, NEUQUÉN y VIEDMA, puntos incluidos por la peticionaria entre los destinos a cubrir. Así, el Sr. Sebastián GIOBELLINA del Ente de Turismo de TUCUMÁN y los intendentes de las ciudades citadas, Sres. Horacio Rodolfo QUIROGA y José Luis FOULKES, al tiempo de destacar las potencialidades de sus provincias y la importancia de la conectividad para su desarrollo, hicieron hincapié en la necesidad de vincularse con destinos nacionales e internacionales sin pasar por BUENOS AIRES. En adición a ello, el representante de TUCUMÁN mencionó que la provincia es un nodo logístico del NOA para el comercio interno y con el MERCOSUR; por su parte, el intendente del NEUQUÉN señaló que esa ciudad duplica su población cada 10 años y, con ello, la de potenciales viajeros habituales; mencionó que para viajar entre las ciudades de NEUQUÉN y TEMUCO, distantes 400 km., es necesario pasar por BUENOS AIRES y SANTIAGO DE CHILE, recorriendo 4.000; destacó que los servicios deben prestarse en un marco de seguridad de las operaciones y, por otra parte, que advierte un temor a la nueva competencia basado en el interés de mantener exclusividades; a su turno, el intendente de VIEDMA hizo constar 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, PUERTO MADRYN, EL CALAFATE, USHUAIA y otras, se expresaron el Sr. Herman MÜLLER, Ministro de Turismo de la Provincia del CHUBUT y los particulares Sres. Sebastián JELUSIC y Carlos ZONZA 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, destacaron 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 las ciudades de MAR DEL PLATA y VILLA GESELL, también solicitadas como destinos a operar, se inscribieron particulares y representantes de diversos organismos y entidades. En las alocuciones formuladas por los participantes vinculados a MAR DEL PLATA, la titular del ENTE MUNICIPAL DE TURISMO, Sra. Gabriela MAGNOLER, señaló que la ampliación de la conectividad y de la oferta resultan fundamentales para el crecimiento del turismo y de otras economías de la ciudad; destacó que la mayoría de los arribos se realizan por vía terrestre no obstante poseer un aeropuerto internacional que funciona durante las 24 horas; agregando que se propiciará la creación de un “Hub”, el incremento de las frecuencias y la incorporación de nuevas rutas; mientras que el resto de los participantes hizo notar las ventajas de contar con mejor conectividad y más



frecuencias. Así, el Sr. Diego FERNÁNDEZ, detalló los beneficios que puede aportar a la salud la agilización en el traslado de pacientes, de equipos médicos especializados, de órganos y medicamentos; la Sra. María del Carmen SARLO mencionó la necesidad de generar mayor afluencia de visitantes y de bajar el costo de los pasajes, requirió que las empresas que se incorporen al mercado se sostengan en el tiempo, aclarando que debe preservarse a las empresas nacionales; el Sr. Fernando RIZZI remarcó el derecho de los usuarios a que el transporte aéreo sea un servicio público con tarifas razonables, que a través de ese derecho se accede a otros, que la oferta insuficiente extiende el tiempo de traslado y destacó la necesidad de terminar con el centralismo aéreo a través de Buenos Aires. A su turno, el Sr. Emiliano FELICE de la Municipalidad de VILLA GESELL señaló la importancia de esa ciudad como destino turístico, mencionó que cuenta con un aeropuerto operativo todo el año que sirve también a localidades turísticas vecinas e hizo constar que el incremento del transporte aéreo le daría llegada a puntos del país y de la región que no cuentan ahora con esa posibilidad.

Que el Subsecretario de Turismo de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, Sr. Ignacio CROTTO, se pronunció también a favor de la conectividad de las ciudades de MAR DEL PLATA y VILLA GESELL y del otro punto solicitado, BAHÍA BLANCA. 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 los participantes por CÓRDOBA -base de operaciones propuesta por la peticionaria- y SALTA –punto incluido en las rutas proyectadas- hicieron constar que la mejor conectividad aérea lograda para sus provincias redundó en el incremento del turismo y las actividades conexas, manifestando su interés en afianzarla y ampliarla. En ese sentido, el exponente por SALTA, Sr. Juan Manuel LAVALLÉN, remarcó que esa mayor conectividad contribuye a sostener puestos de trabajo, especialmente en pequeños poblados donde el crecimiento del turismo evita la emigración hacia los grandes centros poblacionales, permitiendo desarrollarse en su lugar de origen. Por su parte, el Sr. Claudio ILARI agregó que la conectividad alcanzada ha permitido a CÓRDOBA el intercambio turístico con destinos internos e internacionales sin pasar por BUENOS AIRES; refirió a esa ciudad como centro económico, cultural y turístico que cuenta con personal capacitado en actividades aéreas, trayendo a conocimiento una carta del gobernador de la provincia, en la cual hace notar su agrado en que las empresas proponentes tomen a CÓRDOBA como su base operativa, teniendo en cuenta su capacidad tecnológica en el transporte y la industria aeronáutica.

Que los Sres. Daniel Florentino GARCÍA y Pablo CHAMATRÓPULOS se expresaron en referencia a la problemática que atraviesa el transporte aéreo en SAN CARLOS DE BARILOCHE, haciendo notar que el elevado precio de los pasajes

aéreos a ese destino afectó su desarrollo turístico. En su alocución, el señor GARCÍA señaló, además, que el turismo requiere aumentar la cantidad de pasajeros, destacando que una baja en el costo del transporte elevaría automáticamente la demanda; se manifestó a favor de las nuevas empresas, de los servicios “low-cost” y de la competencia; por otra parte, agregó que para conectar destinos en la PATAGONIA hay que pasar por BUENOS AIRES. A su turno, el señor CHAMATRÓPULOS presentó un análisis de tarifas del cual se desprende que existe una asociación lineal entre destinos caros en tarifas aéreas y descenso turístico y destinos baratos y crecimiento.

Que los participantes inscriptos por MENDOZA y MISIONES, provincias a las que ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. pretende operar en un total de cuatro destinos, mencionaron la importancia que asignan al turismo y la necesidad de contar con mayor conectividad para su desarrollo. La Sra. Gabriela TESTA señaló que con su renovado aeropuerto, MENDOZA puede sumarse como “focus city”; que apoya la concesión de rutas dado que su provincia podría recuperarse de la pérdida de competitividad ocasionada por los inconvenientes que atravesó la actividad aerocomercial. Por su parte, el Sr. José María ARRÚA señaló que MISIONES es la única provincia del Litoral con la conectividad necesaria para haber podido concurrir en la fecha de la Audiencia Pública; que la conectividad es una herramienta indispensable para el turismo y que una mejora en la logística de esa actividad se lograría con más vuelos; finalmente, destacó que todas las propuestas de rutas incluyen a MISIONES y que serán bien recibidas.

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

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

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

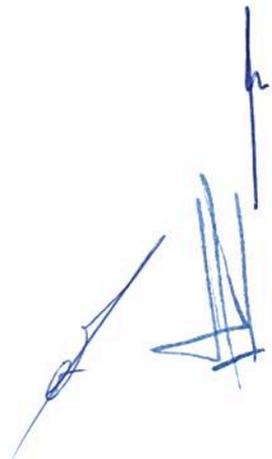
Que por otra parte, los representantes gremiales registrados como participantes, como la Asociación del Personal Aeronáutico, la Asociación del Personal Técnico Aeronáutico, la Asociación de Pilotos líneas Aéreas, la Unión de Personal de Aeronavegación de Entes Privados, la Asociación de Trabajadores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

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

Que 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 ALAS DEL SUR 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 firma DERUDDER HNOS. S.R.L.; 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. Ricardo ROSSO, en representación de la CÁMARA ARGENTINA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS, el Sr. Genaro TRUCCO, en representación de la UNIÓN DE AVIADORES DE LÍNEAS AÉREAS 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. A su vez, expresó que no cuenta aún con los convenios laborales establecidos para cada organización de tierra y de vuelo, manifestando finalmente su voluntad de obtener trabajo argentino, genuino, no precario y con convenios colectivos de trabajo.

Que el Sr. CERIANI señaló que la peticionaria no presentó garantías suficientes para cumplir la operación propuesta, sobre todo desde el punto de vista financiero, además de manifestar que en el caso de que existiera una garantía, debería exhibirse. En particular, remarcó que el “*start up*” de una compañía aérea requiere un esfuerzo financiero superlativo, sobre todo durante el primer año de actividad, por lo que la necesidad de financiamiento es cuantiosa.

Que el Sr. ROSSO cuestionó las posibilidades de que la empresa inicie las actividades dentro de 180 días atento que su plan de negocios muestra un programa escalonado de cinco años para dar comienzo a las operaciones. A su vez, expuso que la compañía no logró demostrar una solvencia económica real.

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 ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. y por el resto de las peticionarias.

Que en esa línea de exposición, el citado participante manifestó que en el caso, no se había acreditado la designación e inscripción en la Inspección General de Justicia del tercer director exigido por la Ley N° 19.550 a la fecha de la Audiencia Pública. Asimismo, expresó que en varias columnas de los cuadros de información requerida sobre Ingresos previstos y otros rubros aparece el símbolo numeral, lo cual no fue observado por la autoridad y dificulta el análisis de quienes pretenden esgrimir su derecho a defensa; por último, recalcó que la empresa no acreditó capacidad económico-financiera, que la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL formuló observaciones al respecto y sin embargo dio curso al pedido de audiencia.

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 Sr. TRUCCO planteó la existencia de defectos formales y materiales en la constitución de la personería jurídica de la empresa en cuestión; que carece de la designación pertinente de autoridades y que no acreditó capacidad económico-financiera, lo cual fue observado por la autoridad, pero que sin embargo el pedido fue incluido en la Audiencia Pública. Concluida su alocución, el participante presentó a esta Junta un escrito que amplía sus dichos.

Que el Sr. UEZ afirmó que no se emitió informe favorable que acredite la capacidad económico-financiera de la empresa; que se la dispensó ilegítimamente de cumplir recaudos esenciales previos a la convocatoria y que existe un objetivo oculto de armar una empresa para las audiencias públicas y después venderla con permisos de explotación de rutas.

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 señaló que el capital inicial que la empresa dice poseer es incompatible con la naturaleza de los servicios que solicita, mencionando, a modo de ejemplo, que apenas alcanzaría para afrontar el pago de un pequeño porcentaje del leasing de las aeronaves con las que pretende operar, cuyo costo mensual se eleva a U\$S 250.000.-.

Que además, el Sr. LIPOVICH afirmó que no se cumplieron diversos recaudos exigidos para el llamado a Audiencia Pública, entre ellos la acreditación de la base de operaciones y de la capacidad económico-financiera, por lo cual debería declararse nulo el pedido de ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. Señaló que el plazo de cinco días otorgado por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL a la empresa para completar el segundo de los recaudos que menciona transcurrió luego del llamado a audiencia y que sobre la información presentada por la misma, la autoridad elaboró un informe en el que califica a la presentación como no ajustada a lo establecido por la Resolución A.N.A.C. N° 1.025/2016.

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 concesión de todas las rutas internacionales solicitadas por ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. con excepción de los puntos LOS ÁNGELES y SHANGHAI.

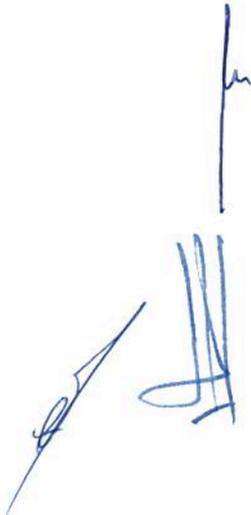
Que en lo relativo a los servicios con destino al ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, expuso que tanto AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. como AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. operan la ruta BUENOS AIRES - SANTA CRUZ DE LA SIERRA, haciendo uso de la totalidad de la capacidad contemplada en el Acuerdo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

Que con relación a la solicitud de concesión de rutas con destino en la REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, el Sr. GARCÍA señaló que en la actualidad sus representadas operan en los puntos PORTO ALEGRE, SAN PABLO y RÍO DE JANEIRO requeridos, con coeficientes de ocupación del 79%, 68% y 73%, respectivamente, por lo que entiende que no habría demanda insatisfecha que justifique la incorporación de un nuevo explotador.

Que en relación a la solicitud de concesión de la ruta CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO - LIMA, el exponente destacó que tampoco existe demanda insatisfecha a ese destino internacional puesto que en el marco bilateral vigente se encuentran acordadas 28 frecuencias semanales para cada Estado en la ruta troncal y 7 en ruta regional; que la primera es servida por dos transportadores nacionales (entre ellos AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.) con un vuelo diario por cada uno y por LATAM con otros dos vuelos diarios y que las 7 frecuencias operadas por AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. registraron un factor de ocupación del 70 % en 2016.

Que respecto de las operaciones solicitadas hacia/desde MIAMI, el Sr. GARCÍA señaló que en el acuerdo bilateral vigente se encuentran acordadas 112 frecuencias semanales para cada bandera, de las cuales 16 son operadas por AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. mientras que LAN ARGENTINA S.A. y AMERICAN AIRLINES INC. ofrecen ambos un total de 28 vuelos semanales. Destacó que el factor de ocupación de sus operaciones se elevó al 79% durante el año 2016 y que tiene planeado incrementar en un 4% la oferta para el del año en curso.

Que con relación con los vuelos peticionados al destino ASUNCIÓN, el Sr. GARCÍA señaló que el grupo empresario a que pertenece operó 14 frecuencias semanales durante el año 2016 entre BUENOS AIRES y dicha ciudad, con un factor de ocupación del 69%. Agregó que se ha decidido mantener la oferta actual entendiendo que la demanda se encuentra satisfecha, por lo cual considera que no sería oportuno concesionar la ruta a otro operador de bandera argentina atento que el mercado no lo requiere.



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

Que respecto de las rutas con destino en la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, el representante de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. señaló que no se especifica el aeropuerto desde el que se operará. Agregó que en 2016 ambas empresas operaron 37 frecuencias semanales en la ruta BUENOS AIRES – MONTEVIDEO con un factor de ocupación del 57 %; que en enero y febrero de igual año operaron 34 frecuencias semanales en la ruta BUENOS AIRES – PUNTA DEL ESTE, manteniendo 7 frecuencias en el resto del año y que proyectan 65 vuelos para la presente temporada estival. Concluyó, entonces, que la demanda en dichas rutas se encuentra satisfecha y que el ingreso de nuevos transportadores perjudicaría directamente a quienes las sirven actualmente haciendo un esfuerzo por no desatender el tráfico de pasajeros, no obstante haber permanecido durante meses sin operador de bandera uruguaya.

Que continuando con su análisis de las rutas internacionales pretendidas por ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A., el exponente señaló que en el marco bilateral vigente entre nuestro país y la REPÚBLICA DE ITALIA se acordaron 7 frecuencias para cada parte; que AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. operó 4 vuelos semanales en 2016 a la ciudad de ROMA con un coeficiente de ocupación del 82% y prevé un aumento progresivo de las frecuencias hasta llegar a una diaria en julio del año en curso. Considerando que la capacidad acordada estará totalmente cubierta en 2017, concluye que no es oportuno el ingreso de un nuevo operador en la ruta.

Que finalmente y respecto de la ruta CÓRDOBA - BUENOS AIRES - BARCELONA, destacó que AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. opera 5 vuelos semanales al destino internacional desde BUENOS AIRES, que el coeficiente de ocupación se elevó a 84% en 2016 y que prevé aumentar las frecuencias hasta llegar a un vuelo diario en el próximo mes de julio. Teniendo en cuenta esos datos y que otros transportadores vuelan a BARCELONA desde LIMA y SAN PABLO con conexiones inmediatas hacia BUENOS AIRES, entiende que la demanda se encuentra cubierta.

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 ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. en su presentación caratulada TRI-ANC:0000186/2017, el día 6 de enero del corriente año.

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 respondiendo a las observaciones planteadas respecto de la falta de designación del tercer director titular exigido por la Ley General de Sociedades, ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. adujo que se encuentran cumplimentadas la designación del directorio y su publicación en el Boletín Oficial.

Que asimismo, la peticionaria señaló que cumplimentó la Resolución A.N.A.C. N° 1025/2016 con la presentación de las planillas correspondientes sin defectos de impresión ni de cálculos, con lo cual acreditó su capacidad económico-financiera. Agregó que también ha sido acompañada constancia del compromiso expreso de los socios de efectuar un aporte irrevocable de capital, en cumplimiento de lo dispuesto por el punto C) de la citada resolución, más allá de sostener que no es tarea de la Audiencia Pública analizar la acreditación de la misma, sino pronunciarse sobre la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios.

Que por otra parte, explicó que el basamento o amarre se encuentra previsto en el aeropuerto de la ciudad de CÓRDOBA y que de ello dan constancia la nota de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 en la que indica que existe disponibilidad para amarre y base de operaciones y la carta del Sr. Juan SCHIARETTI, Gobernador de la Provincia de CÓRDOBA, que fuera leída en la audiencia y luego agregada a las actuaciones. Aclaró al respecto que el Jefe de dicho aeropuerto indicó que firmaría la solicitud de base de operaciones una vez que se encuentre afectado a las operaciones.

Que en relación a las observaciones realizadas por las Cámaras que nuclean a empresas de transporte automotor de pasajeros, ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. indicó que se ajustará a la normativa exigida a los transportadores aéreos por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL.

Que respecto de la oposición formulada a las rutas internacionales solicitadas, la empresa mencionó que operará aquellos destinos en los que haya frecuencias sin utilizar por el Estado argentino y que en aquéllos donde las frecuencias acordadas bilateralmente están cubiertas, aguardará la concreción de un nuevo Acuerdo. Por otra parte y en cuanto a los comentarios referidos a la insuficiencia de la infraestructura aeroportuaria, se remitió a lo expresado en la audiencia por el Vicepresidente del ORSNA.

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



sido reseñados precedentemente.

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

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

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

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

Que las pretendidas fallas documentales o procedimentales no pueden ser evaluadas por esta Junta, por tratarse de cuestiones ajenas a su función específica y ser materia sobre la que se han expedido las dependencias competentes de la ANAC.

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

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

Que las cuestiones gremiales y laborales planteadas por las respectivas entidades no son materia a evaluar en esta instancia, de manera que nada de lo que

surja de este asesoramiento podría afectar el derecho de los trabajadores que establece la legislación respectiva.

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

Que la empresa solicitó las siguientes rutas de cabotaje:

1	COR-BUE-ROS y v.v.	7	COR-BUE-MDZ-AFA-UAQ-IRJ-CTC-SDE y v.v.
2	COR-BUE-REL-PMY-BRC-NQN-FTE-USH y v.v.	8	COR-BUE-BHI-RSA-VDM y v.v.
3	COR-BUE-VLG-MDQ-BHI-REL-CRD-RGL-RGA-USH y v.v.	9	COR-BUE-SFN-PSS-IGR y v.v.
4	COR-BUE-NQN-CPC-EQS y v.v.	10	SLA-IGR-FTE-BRC-COR y v.v.
5	COR-BUE-RCU-LUQ-MDZ-TUC-SLA-JUJ y v.v.	11	COR-BUE-CNQ-RES-FMA y v.v.
6	COR-MDZ-NQN-REL-CRD-RGL-RGA y v.v.	12	SLA-JUJ-CTC-UAQ-MDZ-COR-NQN-PMQ y v.v.

Que si bien informa que tendrá su base operativa en CÓRDOBA, la empresa proyecta su operación en muchos casos partiendo desde esa ciudad a la mañana y operando desde BUENOS AIRES varios de sus destinos en el interior, para regresar a CÓRDOBA al final del día. Que esta operatoria desvirtuaría la necesidad y utilidad general del servicio propuesto. En este sentido, esta Junta considera especialmente relevante que los servicios sean efectivamente operados desde CÓRDOBA hacia otros puntos del país, estimando que la demanda puede generarse en gran medida con mayor oferta y tarifas más competitivas, además de descentralizar las operaciones desde BUENOS AIRES.

Que por este motivo, se propicia el otorgamiento de la concesión relativa a estas rutas, con la exigencia de no alterar ni omitir el punto CÓRDOBA.

Que con relación a las rutas individualizadas como 1, 8, 9, 10 y 12, esta Junta considera particularmente importante asegurar la conexión entre los distintos puntos del interior programados. Por ello, se considera que la alteración u omisión de escalas de estas rutas, no perjudicaría la conectividad que esta Junta prioriza para la atención de la demanda generada dentro de la extensa zona de nuestro territorio.

Que por esta razón, es opinión de esta Junta propiciar el otorgamiento de la concesión de los servicios indicados, con facultad de alterar u omitir escalas.

Que siguiendo el mismo criterio, y dada la extensión de ciertas rutas peticionadas, esta Junta ha evaluado la necesidad de asegurar la conexión de distintos puntos del interior del país, sin superponer servicios en aquéllos que se consideran suficientemente atendidos por otros prestadores.

Que en este sentido, se propicia conceder los servicios pedidos en las siguientes rutas, con los condicionamientos que se detallan seguidamente:

- En el itinerario fijado en el numeral 2 deberá prescindirse del punto NEUQUÉN, quedando la ruta configurada de la siguiente manera: COR-BUE-REL-PMY-BRC-FTE-USH y viceversa;
- En la ruta detallada en el punto 3, deberá prescindirse de los puntos BAHIA BLANCA, MAR DEL PLATA, RIO GRANDE Y USHUAIA, quedando configurada la ruta de la siguiente manera: COR-BUE-VLG-REL-CRD-RGL y viceversa;
- Para el caso del itinerario detallado en el punto 4, deberá prescindirse del punto NEUQUÉN, quedando configurada la ruta de la siguiente manera: COR-BUE-CPC-EQS y viceversa;
- En el supuesto del trayecto enumerado en el punto 5, deberá prescindirse de los puntos RIO CUARTO y JUJUY, quedando configurada la ruta de la siguiente manera: COR-BUE-LUQ-MDZ-TUC-SLA y regreso;
- Para la definida en el punto 6, deberá prescindirse de los puntos MENDOZA, TRELEW y RIO GRANDE, quedando configurada la ruta de la siguiente manera: COR-NQN-CRD-RGL y viceversa;
- En el caso del itinerario detallado en el punto 7, deberá prescindirse de los puntos MENDOZA, SAN RAFAEL, LA RIOJA y SANTIAGO DEL ESTERO, quedando configurada la ruta de la siguiente manera: COR-BUE-UAQ-CTC y regreso;
- En el itinerario previsto en el numeral 11, deberá prescindirse del punto CORRIENTES, quedando configurada la ruta de la siguiente manera: COR-BUE-RES-FMA y regreso; y
- En las rutas indicadas como números 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y 11 el punto BUENOS AIRES únicamente podrá ser operado en un sentido, es decir, sólo en la ida o sólo en la vuelta.

Que como consecuencia de lo anteriormente señalado, en cuanto a las rutas indicadas se propiciará que queden configuradas de la siguiente manera:

1	COR-BUE-ROS y v.v.	7	COR-BUE-UAQ-CTC y v.v.
2	COR-BUE-REL-PMY-BRC-FTE-USH y v.v.	8	COR-BUE-BHI-RSA-VDM y v.v.
3	COR-BUE-VLG-REL-CRD-RGL y v.v.	9	COR-BUE-SFN-PSS-IGR y v.v.
4	COR-BUE-CPC-EQS y v.v.	10	SLA-IGR-FTE-BRC-COR y v.v.
5	COR-BUE-LUQ-MDZ-TUC-SLA y v.v.	11	COR-BUE-RES-FMA y v.v.
6	COR-NQN-CRD-RGL y v.v.	12	SLA-JUJ-CTC-UAQ-MDZ-COR-NQN-PMQ y v.v.

Que si bien no se observan inconvenientes en cuanto a los servicios propuestos según el detalle anterior, en las rutas descritas en los numerales 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 y 11 no debería permitirse omitir ni alterar el punto CÓRDOBA, además de limitarse la facultad de alterar u omitir otras de las escalas propuestas, a fin de que los servicios proyectados sirvan efectivamente para intercomunicar adecuadamente el interior de nuestro país.

Que en función de lo expresado, se recomienda la siguiente fórmula para la aprobación de los servicios propuestos por ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A.:

- Para la ruta indicada con el numeral 1, podrá omitirse tanto ROSARIO como BUENOS AIRES.
- Para las restantes rutas, no se podrán omitir escalas que superen el CINCUENTA POR CIENTO (50%) de los puntos de cada ruta
- Respecto del punto BUENOS AIRES será facultativo de la Autoridad Aeronáutica otorgarlo desde el Aeroparque Jorge Newbery o desde el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, de Ezeiza, de conformidad con los resultados de estudios sobre la infraestructura disponible y factibilidad operativa.
- Las limitaciones indicadas se mantendrán en caso de conexión o reencaminamiento de tráfico en los términos establecidos en la Resolución S.T. N° 270 de fecha 22 de septiembre de 1987.

Que la complejidad de las fórmulas de otorgamiento de las concesiones pedidas que se propicia en este Dictamen, surge de la necesidad de asegurar la diversificación de la oferta, el ingreso de nuevos explotadores, evitando en la mayor medida aquellas superposiciones que se consideran perjudiciales para el servicios. Paralelamente, se procura priorizar la operación sobre un aeropuerto determinado, al transportador cuya base de operaciones sea el aeropuerto de origen de la ruta en cuestión.

Que ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. ha solicitado igualmente la concesión de servicios internacionales de transporte aéreo en las siguientes rutas:

1	COR-SLA-VVI y v.v.	6	COR-BUE-ROS-SCL-MIA y v.v.
2	COR-BUE-ROS-POA-GRU-GIG y v.v.	7	COR-BUE-ROS-MVD-PDP y v.v.
3	COR-BUE-ROS-LIM-MIA y v.v.	8	COR-BUE-LAX-PVG y v.v.
4	COR-BUE-ROS-ASU-MIA y v.v.	9	COR-BUE-BCN-FCO y v.v.
5	COR-BUE-ROS-VVI y v.v.		

Que esta Junta considera necesario continuar conectando a nuestro país con el extranjero y avanzar con la desconcentración de BUENOS AIRES, por lo cual constituye un elemento destacable de utilidad general que una compañía aérea cuente con su base de operaciones en CÓRDOBA.

Que teniendo ello presente, se informa que la ruta detallada en el numeral 1 no está siendo operada en la actualidad por ningún transportador nacional, por lo que se considera conveniente y de utilidad general su otorgamiento a la peticionaria.

Que para las rutas descriptas en los numerales 2 a 7, resulta conveniente que los destinos PORTO ALEGRE, SAN PABLO, RIO DE JANEIRO, LIMA, ASUNCIÓN, SANTIAGO DE CHILE, MONTEVIDEO y PUNTA DEL ESTE no sean conectados directamente desde BUENOS AIRES sino que se conecten tanto desde CÓRDOBA como desde ROSARIO, pasando previamente por BUENOS AIRES, en virtud de que dichos destinos son operados desde BUENOS AIRES por varios transportadores regulares.

Que sin perjuicio de lo precedentemente señalado, cabe destacar que el itinerario detallado en el punto 8 se trata de una ruta no concurrente con la de otros operadores, por lo que no se advierte objeción a su otorgamiento.

Que en lo que se refiere a la ruta identificada con el número 9, se trata de otra iniciativa novedosa que se propicia apoyar al tener inicio en CÓRDOBA. Sin embargo, esta Junta considera que debería prescindirse de la escala en BARCELONA, dado que ese punto, además de ser efectivamente operado por un transportador nacional, se encuentra en etapa de desarrollo. En virtud de lo expresado, esta Junta recomienda la aprobación de la ruta identificada como 9 con la siguiente configuración: CÓRDOBA - BUENOS AIRES – ROMA.

Que por lo expresado, esta Junta considera conveniente y de utilidad general acceder a la solicitud empresaria con los condicionamientos indicados precedentemente.

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 se enuncian.

Que en tal sentido, la iniciativa proyectada por ALAS DEL SUR 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 las aspiraciones declaradas en el Decreto N° 2186/92.

Que en cuanto a las rutas internas pretendidas, se aprecia que el otorgamiento de la concesión pedida implicaría una extensa diversificación de

servicios entre puntos cuya vinculación esta Junta considera de conveniencia, necesidad y utilidad general.

Que las mismas permitirán una intercomunicación eficiente entre puntos de nuestro extenso territorio, según lo propiciado por la Ley N° 19.030 de Política Nacional de Transporte Aerocomercial.

Que 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 la demanda insatisfecha, en perjuicio de los usuarios, idea que puede extrapolarse a los servicios internos con el mismo propósito.

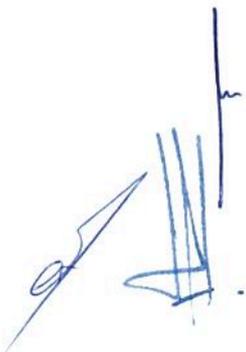
Que en cuanto a las rutas internacionales peticionadas, la incorporación de un nuevo transportador argentino contribuirá a proyectar la presencia argentina en rutas prioritariamente explotadas por transportadores extranjeros en la mayoría de los casos o en las que un nuevo explotador permitirá diversificar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

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

Que sin perjuicio de las particularidades propias de cada caso, esta Junta considera conveniente, necesario y de evidente utilidad general la incorporación de un transportador de nuestro país para explotar servicios de transporte aéreo hacia los destinos indicados, lo cual sin dudas implicará la posibilidad de aportar pasajeros de esos puntos hacia nuestro país, incrementando de tal forma las operaciones que permitan aprovechar el flujo de esos pasajeros.

Que las aeronaves propuestas por la empresa para llevar a cabo los servicios en las rutas internas que operará inicialmente son del tipo AIRBUS A-320 con capacidad para CIENTO OCHENTA (180) pasajeros -previendo sumar nuevos equipos en la medida en que incorpore rutas y frecuencias hasta completar las totalidad de las solicitadas- y del tipo BOEING 777 con capacidad para QUINIENTOS (500) pasajeros para la ruta CÓRDOBA - BUENOS AIRES - LOS ANGELES - SHANGHÁI y v.v.

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



LA JUNTA ASESORA DEL TRANSPORTE AÉREO

DICTAMINA:

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

2°.- Proponer se dé curso favorable a la concesión solicitada por ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A., para operar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, con aeronaves de gran porte, en las siguientes rutas, con facultad de alterar u omitir escalas, con las limitaciones que se establecen seguidamente 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) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROSARIO y v.v.,
- 2) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - TRELEW - PUERTO MADRYN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,
- 3) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - VILLA GESELL - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS y v.v.,
- 4) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - SAN MARTÍN DE LOS ANDES - ESQUEL y v.v.,
- 5) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - SAN LUIS - MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA y v.v.,
- 6) CÓRDOBA - NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS y v.v.,
- 7) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - SAN JUAN - SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA 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 - 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 - 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 - ROSARIO - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 16) CÓRDOBA - ROSARIO - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 17) CÓRDOBA - ROSARIO - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 18) CÓRDOBA - ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 19) CÓRDOBA - 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) - SHANGHAI (REPÚBLICA POPULAR CHINA) y v.v.,
- 21) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - ROMA (REPÚBLICA ITALIANA) y v.v.

- En las rutas descriptas en los numerales 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 y 11 no podrá omitirse ni alterarse el punto CÓRDOBA.
- En la ruta indicada con el numeral 1, podrán omitirse los puntos ROSARIO y BUENOS AIRES.
- En el resto de las rutas internas no podrán omitirse escalas que superen el CINCUENTA POR CIENTO (50%) de los puntos de cada ruta.
- 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.
- Las limitaciones y condicionamientos precedentemente indicados se aplicarán aun en caso de conexión o reencaminamiento de tráfico según lo establecido en la Resolución S.T. N° 270 de fecha 22 de septiembre de 1987.
- Las rutas internacionales no contarán con limitación al momento de alterar u omitir escalas.



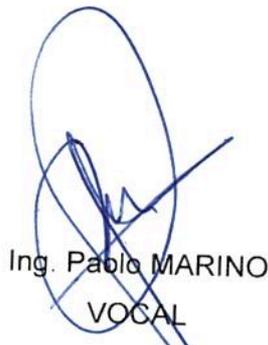
3º.- Poner el presente dictamen a disposición mediante aviso en la página "web" oficial de la ANAC para notificación de los interesados durante el término de TRES (3) días, vencido el cual el interesado deberá acreditar la capacidad técnica requerida por el Artículo 7 inciso b) del Anexo II del Decreto N° 2186/92 en un plazo no mayor a los CIENTO OCHENTA (180) días, bajo apercibimiento de declarar la caducidad de las actuaciones (Art. 14 de la norma citada).

4º.- Elevar estas actuaciones, con el presente Dictamen, al MINISTERIO DE TRANSPORTE, en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 29 del Anexo I de la Resolución E 485/2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, para conocimiento, consideración y prosecución del trámite.

DICTAMEN N° 590



Ing. Juan Pedro IRIGOIN  
PRESIDENTE



Ing. Pablo MARINO  
VOCAL



Lic. Alejandro ÁLVAREZ  
VOCAL