

BUENOS AIRES, 13 FEB 2017

VISTO el 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 siguientes rutas:

- 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., y

CONSIDERANDO:

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

Que en la exposición realizada en la Audiencia Pública, la empresa peticionaria fundamentó su requerimiento señalando que ha solicitado la concesión, en los términos establecidos por el Decreto 2186/92, 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.

Que el esquema de rutas propuesto 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 se dirijan hacia el norte vía SALTA y TUCUMÁN y al noreste vía CÓRDOBA y ROSARIO, con llegada a puntos regionales limítrofes.

Que asimismo, solicita operar a la ciudad de BUENOS AIRES para completar la conectividad del servicio propuesto, que de otra forma no sería útil para el habitante del sur del país.

Que la peticionaria expresó que 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.

Que en referencia a ello, destacó que según la Secretaría de Economía y Hacienda de la Municipalidad de NEUQUÉN, sólo en el mes de octubre de 2016 se registró un movimiento de 152.000 pasajeros por vía terrestre con un incremento del 20% respecto del mes anterior, mientras que por vía aérea, el aeropuerto del Neuquén tuvo un movimiento de 723.000 pasajeros anuales, con un crecimiento constante y sostenido pero con una participación menor al 1% en el total de los aeropuertos del país.

Que, asimismo, señaló que las compañías que operan rutas troncales de largo recorrido ofrecen servicios a los puntos de gran movimiento de pasajeros como BARILOCHE o COMODORO RIVADAVIA, por lo cual los nuevos oferentes contribuirían a recargar la oferta de asientos sobre los mismos puntos, generando una competencia que considera totalmente improductiva.

Que AMERICAN JET S.A. destacó que no pretende concurrir en esas rutas ni competir con las referidas compañías y que resulta evidente que en función de la capacidad ofrecida, sólo puede considerarse como una oferta subsidiaria o de alimentación para el tráfico de largo recorrido.

Que por otra parte, agregó que en la propuesta de AMERICAN JET S.A. la oferta de asientos es absolutamente ajustada a la demanda de tráfico y que ese criterio es el resultado de conocer acabadamente cada punto del recorrido y las posibilidades que ofrece la infraestructura.

Que la base operativa del proyecto que presenta 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 en operación.

Que 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.

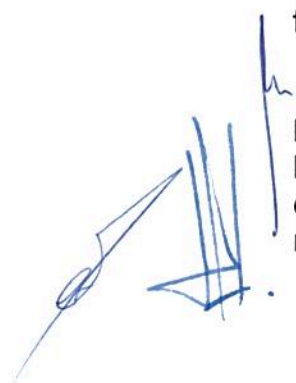
Que para fomentar mayores inversiones y generar desarrollo es prioritario dotar a todas las zonas del país con comunicaciones ágiles y confiables, porque más y mejores comunicaciones físicas producirán más y mejores inversiones productivas.

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 respecto de la petición de AMERICAN JET S.A. alegaron varios presentantes previamente inscriptos.

Que en tal sentido, el señor Horacio QUIROGA, Intendente de la ciudad de NEUQUÉN, destacó la mejora en la conectividad que entraña el proyecto presentado por tres de las empresas peticionarias, entre ellas AMERICAN JET S.A.

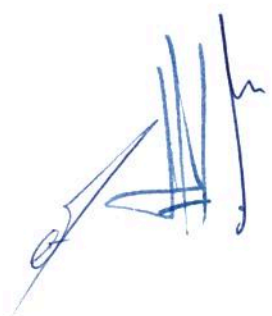
Que en particular, destacó que esta empresa propone servicios necesarios para mejorar la relación con puntos situados en CHILE, que de otro modo y a pesar de la corta distancia directa entre localidades, sólo se conectan a través de BUENOS AIRES, incrementando los tiempos y los costos que un vuelo de aproximadamente cuarenta minutos podría resolver.

Que la señora Gabriela TESTA, en representación del Ente de Turismo de MENDOZA, apoyó la decisión del gobierno nacional de concesionar más rutas internacionales y de cabotaje para los servicios regulares de pasajeros, de cargas y de correo.

Que en tal sentido agradeció, desde el gobierno de MENDOZA, el interés de las líneas aéreas como AMERICAN JET S.A, con su elección no sólo de la ciudad de MENDOZA, que tiene una gran capacidad sino de los destinos como MALARGÜE, en el sur de esa provincia, que además de lo turístico tienen un gran potencial por el desarrollo científico que allí tiene lugar.

Que el señor Ricardo CIRIELLI, por la ASOCIACIÓN DEL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO, expresó su agradecimiento a AMERICAN JET S.A. por haber mantenido sus servicios durante años y por presentarse a solicitar más rutas, destacando que en su trayectoria ha cumplido con toda la normativa argentina vigente y ese es un mérito importante.

Que el señor Rodolfo CASALI, por la UNIÓN DE PERSONAL SUPERIOR Y PROFESIONAL DE EMPRESAS AEROCOMERCIALES (UPSA) y el PROGRAMA PROPIEDAD PARTICIPADA de AEROLÍNEAS ARGENTINAS y el señor Cristian



Martín EARDHARDT, por la representación de las Acciones Clase "B" del PROGRAMA DE PROPIEDAD PARTICIPADA DEL PERSONAL de AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A., se manifestaron oponiéndose al otorgamiento de todas las rutas solicitadas por AMERICAN JET S.A., por considerar que muchas de ellas son concurrentes con las que actualmente explotan AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. y por entender que los expedientes por los que tramitan las solicitudes contienen irregularidades de forma y de fondo. Cuestionaron, además, la capacidad económico-financiera y aludieron a supuestas falencias en cuanto a la inscripción de documentación societaria de la empresa peticionaria.

Que los mencionados participantes señalaron que consideran un tema ajeno a esta instancia la petición de que se revea el desalojo de Aeroparque efectuado en el año 2013, formulada por AMERICAN JET S.A. en su solicitud de Audiencia Pública.

Que asimismo, manifestaron que la empresa AMERICAN JET S.A. no habría acreditado su capacidad económico-financiera y que a fojas 26 del presente expediente la ANAC lo reconoce, pero haciendo una interpretación arbitraria de la norma aprobó igualmente la presentación a audiencia pública.

Que los presentantes sostuvieron, además, que la INSPECCIÓN GENERAL DE JUSTICIA (IGJ) no publicó la resolución asamblearia relativa a la designación de administradores ni la constancia de inscripción en la propia IGJ, sin que la ANAC lo observara.

Que concluyendo, reiteraron su rechazo a lo solicitado por la peticionaria y apelaron 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 tarifas por debajo del costo producirá, por efecto de ese 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 de un cuasi monopolio en manos de privados.

Que el señor Diego GARCÍA, en representación de las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. expresó su oposición a la "concesión de todas las rutas internacionales solicitadas por la empresa AMERICAN JET S.A. con excepción de los puntos ISLAS MALVINAS (sic), TEMUCO y PUNTA ARENAS, por no contar con objeciones a dicha concesión".

Que en lo relativo a la ruta pedida hacia la ciudad de SANTIAGO DE CHILE, manifestó que AEROLÍNEAS ARGENTINAS y AUSTRAL operan 35

frecuencias semanales, incrementándose a 42 a partir del mes de abril de 2017, lo que representará un incremento de asientos en dicha ruta del 34%. Asimismo, agregó que AIR CANADA opera la ruta en cuestión con un vuelo diario y KLM lo hace 5 veces por semana sumado a la operación regular de las líneas aéreas LAN y SKY AIRLINE, con lo cual la ruta es servida con entre 16 y 19 vuelos diarios según el día de la semana, cubriendo ampliamente la demanda.

Que en lo relativo a los servicios con destino al ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, el citado participante sostuvo que sus representadas 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, tienen previsto incrementar los asientos ofrecidos en dicha ruta en un 3% para el año 2017.

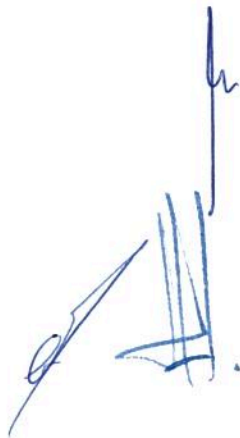
Que teniendo en cuenta que la capacidad convenida en el Acuerdo Bilateral se encuentra cubierta en su totalidad y que el coeficiente de ocupación registrado en el último año arroja que no existe demanda insatisfecha, no considera oportuno el ingreso de nuevos operadores en la ruta mencionada.

Que respecto a la ciudad de TARIJA, el Sr. GARCÍA señaló que no existirían frecuencias disponibles en el Acuerdo Bilateral para operar con líneas aéreas nacionales el puente aéreo.

Que con relación al destino solicitado a la REPÚBLICA DEL PARAGUAY, el participante manifestó que durante el año 2016 el Grupo Empresarial al que pertenece ha operado 14 frecuencias semanales en la ruta BUENOS AIRES – ASUNCIÓN, con un factor de ocupación del 69% anual, y que ha decidido mantener la oferta actual, teniendo en cuenta que la demanda se encuentra satisfecha. Considera que no será oportuno concesionar dicha ruta otro operador de bandera argentina, atento a que el mercado no lo requiere.

Que con relación a la ruta NEUQUÉN - ROSARIO - BUENOS AIRES (AEP) - PUNTA DEL ESTE, el Sr. GARCÍA mencionó que AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. operaron en el año 2016 la ruta AEROPARQUE - PUNTA DEL ESTE con un promedio de 34 frecuencias semanales en enero y febrero y 7 frecuencias semanales durante el resto del año. Indicó además, que atento a que estamos transitando la temporada alta estival, sus mandantes han programado 65 vuelos a fin de satisfacer la demanda entre ambos Estados, resaltando que la ciudad de PUNTA DEL ESTE es un destino turístico de alta densidad de pasajeros durante el verano. Asimismo, remarcó que el Grupo mantendrá 7 frecuencias semanales a la ciudad de PUNTA DEL ESTE durante el año 2017.

Que en relación a la solicitud de concesión del punto PORTO ALEGRE,



indicó que durante el último año fueron operadas 7 frecuencias semanales, siendo AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. los únicos operadores argentinos en la ruta. Asimismo, destacó que si bien el factor de ocupación durante ese periodo fue del 79%, apostando a la operación hacia/desde este destino, se ha proyectado para el año entrante un incremento de asientos del 25% (con aeronaves marca Boeing, modelo B737-800 que conforman la flota de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.). Por tal motivo, en aras de no perjudicar la operación actual, consideró que no existe demanda insatisfecha en la mencionada ruta que justifique el ingreso de nuevos operadores.

Que el señor Gustavo LIPOVICH se refirió a presuntas deficiencias del llamado a Audiencia Pública, sin haber hecho alusión a cuestiones relativas a la conveniencia, necesidad o utilidad general de los servicios propuestos.

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 AMERICAN JET S.A. en su presentación del día 29 de diciembre de 2016, mediante EXP-ANC:0049473/2016.

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, AMERICAN JET S.A. señaló las diferencias en cuanto a la flota y participación en el mercado que presentan AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y de AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. frente a su proyecto, así como la expresa disposición legal que permite que las rutas puedan ser concesionadas a distintos explotadores.

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 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 AMERICAN JET 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 operaciones de cabotaje, cabe destacar que es la única empresa que cuenta con su base operativa en el aeropuerto de NEUQUÉN y partiendo de ello, conecta dicho aeropuerto con distintas ciudades de nuestro país, las que al presente no están conectadas por vía aérea en ningún caso.

Que AMERICAN JET S.A. solicitó operar las siguientes rutas internas:

1	NQN -CRD-RGL-FTE-RGA-USH	4	NQN-BHI-MDQ-AEP
2	NQN-CRD-MPN	5	NQN-RSA-AEP
3	NQN-ROS-IGR	6	NQN-BRC-FTE-USH

Que consecuentemente se aprecia que resulta altamente conveniente, necesario y de utilidad general incorporar los servicios propuestos, ya que la peticionaria cuenta con los equipos que propone utilizar, cuyas capacidades comerciales son menores que las del resto de las empresas que operan en la actualidad, por lo que lejos de generar competencia con los servicios actuales, la operación de dicha transportadora complementará a las líneas aéreas regulares existentes, mejorando enormemente la conectividad en todo el territorio nacional.

Que no obstante, teniendo en cuenta que la transportadora solicita contar con la facultad de omitir o alterar escalas, a fin de configurar una red de servicios que intercomunique adecuadamente el país sin perder de vista el mantenimiento de las ecuaciones económicamente razonables para la operación empresarial, se recomienda conceder lo solicitado permitiendo la alteración de los puntos de cada ruta, pero limitándose la posibilidad de omitir escalas hasta un máximo del CINCUENTA POR CIENTO (50%) de los puntos de cada ruta;

Que AMERICAN JET S.A. solicitó operar las siguientes rutas internacionales:

1	NQN-ZCO-SCL	5	NQN-COR-RES-ASU
2	NQN-CRD-RGL-PUQ	6	NQN-ROS-AEP-PDP
3	NQN-LGS-MDZ-TUC-SLA-TJA	7	NQN-COR-ROS-POA
4	NQN-COR-TUC-VVI		

Que tratándose de servicios propuestos para ser operados en rutas no concurrentes, esta Junta igualmente considera procedente, por los mismos motivos indicados precedentemente, dar curso favorable a la concesión pedida.

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 y que su Decreto Reglamentario 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.

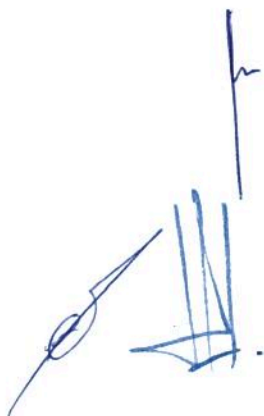
Que los servicios internos propuestos por AMERICAN JET S.A. permitirían una intercomunicación eficiente entre puntos de nuestro extenso territorio, según lo propiciado por la Ley N° 19.030 de Política Nacional de Transporte Aerocomercial.

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 ciertos casos 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 de nuestro país para explotar servicios de transporte aéreo internacional hacia los destinos propuestos, lo cual implicaría la posibilidad de aportar pasajeros de esos puntos hacia nuestro país, incrementando de tal forma las operaciones que permitirían aprovechar, a su vez, el flujo de esos



pasajeros en el ámbito interno.

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

LA JUNTA ASESORA DEL TRANSPORTE AÉREO

DICTAMINA:

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

2°.- Proponer se dé curso favorable a la concesión solicitada por AMERICAN JET 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 las limitaciones 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) 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.

La propuesta se completa con la posibilidad de alteración de los puntos de cada ruta, pero limitándose la posibilidad de omitir escalas, sobre la base de la siguiente fórmula:

- En 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 en los términos establecidos en la Resolución S.T. N° 270 del día 22 de septiembre de 1987.

3°.- 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 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).

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

DICTAMEN N° 592



Ing. Juan Pedro IRIGOIN
PRESIDENTE



Ing. Paolo MARINO
VOCAL



Lic. Alejandro ALVAREZ
VOCAL