

BUENOS AIRES, 13 FEB 2017

VISTO el EXP-ANC:0033494/2016 por el que la empresa 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 siguientes rutas con facultad de alterar u omitir escalas:

- 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., 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 Pública, ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. fundamentó su solicitud señalando que se encuentra en actividad ininterrumpida desde hace 10 años, que opera en cuatro destinos internos y que en el inicio del año en curso comenzaría a volar a CÓRDOBA y MAR DEL PLATA. Agregó que una vez obtenida la concesión de las rutas solicitadas incorporará una nueva escala por mes, señalando que esa proyección está asociada a la realidad actual y a su posibilidad de desarrollar nuevos emprendimientos.

Que la transportadora señaló que cuenta con cinco aeronaves propias MD-83 de 185 asientos, con autonomía extendida para operar vuelos chárter de larga distancia; que planea incorporar doce aeronaves -de las cuales contará con un MD-83 y dos B737-800 entre febrero y abril de 2017-; que construyó sus propias facilidades de mantenimiento por lo cual realiza todas las tareas de mantenimiento mayor en SALTA y que ello impacta en el desarrollo de los recursos humanos de esa comunidad.

Que ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. agregó que actualmente emplea a 210 personas y genera empleos indirectos para otras 1.000; que en 2017 prevé elevar esas cifras a 380 empleados propios y 2.500 empleos indirectos, destacando que las asociaciones gremiales vinculadas a la actividad acompañaron y apuntalaron el crecimiento de la empresa. Con relación también a cifras proyectadas, señaló que prevé aumentar la cantidad de pasajeros transportados a 800.000 en el año en curso.

Que en su exposición, la interesada hizo constar que cuenta con certificación IOSA renovada en cuatro oportunidades; que opera con sistemas AMADEUS, SABRE y con web check-in; que cuenta con experiencia técnica y operativa; que ha desarrollado sus operaciones bajo el concepto del cuidado de los costos, autofinanciándose con la reinversión de los resultados y con recursos propios, sin endeudamiento financiero, y que es apoyada por los gremios.

Que finalmente, solicitó a la autoridad la adecuación de la infraestructura aeroportuaria a las necesidades de las operaciones y de los pasajeros.

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 y NEUQUÉN, puntos incluidos por la peticionaria entre los destinos a cubrir. Así, el Sr. Sebastián GIOBELLINA del Ente de Turismo de TUCUMÁN y el intendente de la ciudad de VIEDMA, Sr. Horacio Rodolfo QUIROGA, 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 de 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.

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 y USHUAIA, 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 la ciudad de 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 los participantes por CÓRDOBA y SALTA, puntos incluidos 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. 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 esa provincia.

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 actualmente para conectar destinos en la PATAGONIA hay que pasar por BUENOS AIRES. A su

turno, el Sr. 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 ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. pretende llegar en un total de tres 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 presentarse en la fecha; 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.

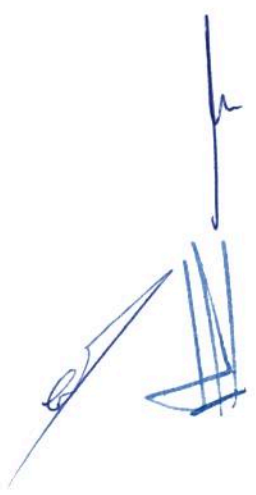
Que junto a las observaciones generales expuestas -detalladas en los considerandos precedentes-, diversos integrantes de las asociaciones gremiales, empresas, cámaras y particulares que se manifestaron respecto de las peticiones presentadas se expresaron en particular acerca de la solicitud de ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.

Que el Sr. Edgardo LLANO, de la ASOCIACIÓN DEL PERSONAL AERONÁUTICO, expresó en referencia a la solicitud en tratamiento, que ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. -al igual que otras transportadoras prestigiosas que operan en el país desde hace décadas y emplean a muchos trabajadores- tiene que competir y compartir rutas con empresas que no existen en los hechos, sino sólo en los papeles. Agregó que en contrario a lo que haría respecto del resto de las nuevas empresas que se presentan como peticionarias, no formularía comentarios respecto de la solicitud de ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. en atención a que la asociación a que pertenece conoce su funcionamiento y representa a los trabajadores que emplea.

Que en su alocución, el Sr. Pablo BREY mencionó que la asociación gremial que representa, ASOCIACIÓN ARGENTINA DE AERONAVEGANTES, logró reinsertar en diversas transportadoras, entre ellas ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A., a sus afiliados que resultaron afectados por el cierre de SOL S.A. LÍNEAS AÉREAS. Expresó su apoyo a la creación de puestos de trabajo, a la expansión en la industria y al crecimiento de las empresas en actividad como ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.

Que el Sr. Ricardo CIRIELLI, representando a la ASOCIACIÓN DEL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO, expresó su satisfacción por la presencia como peticionarias de ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. y AMERICAN JET S.A., señalando que ambas empresas han demostrado que su trayectoria pasa por cumplir la normativa vigente y que ese es un mérito importante en el país.

Que el Sr. 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 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 todas las rutas internacionales solicitadas por ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.

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 en cuanto a la solicitud de concesión de la ruta BUENOS AIRES - CÓRDOBA - 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 asimismo, el Sr. GARCÍA señaló respecto de la ruta pretendida con destino SAN PABLO, que en sus representadas operaron en ese punto hasta 35 frecuencias semanales con un coeficiente de ocupación del 68 % en 2016 y que sumando al resto de los transportadores cuenta con alrededor de 20 vuelos diarios. Concluyó entonces, que no habría demanda insatisfecha en la ruta en cuestión que justifique la incorporación de un nuevo explotador.

Que esta Junta solicitó a los peticionarios que formularan por escrito sus respuestas a las observaciones efectuadas por los participantes en la Audiencia Pública, sin recibir presentación alguna por parte de ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.

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 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 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 ANDES 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 esta Junta considera que el principio de ingreso al mercado de nuevos explotadores establecido en el Decreto N° 2186/92 no sólo implica la incorporación de nuevas empresas aéreas a la actividad, sino también el establecimiento de nuevos servicios por parte de transportadores con acreditada

presencia en la actividad.

Que la empresa ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita operar las siguientes rutas internas:

1	BUE-ROS-RES-PSS-IGR	3	BUE-COR-MDZ-NQN-BRC
2	BUE-TUC-SDE-SLA-JUJ	4	BUE-PMY-CRD-FTE-USH

Que la peticionaria proyecta una operación conectando al país por corredores lineales, los que resultan de gran utilidad para vincular una parte importante del extenso territorio nacional.

Que si bien las rutas solicitadas no son concurrentes, sí podrían serlo alguno de los tramos, como por ejemplo BUENOS AIRES – TUCUMÁN o BUENOS AIRES – ROSARIO, entre otras posibles combinaciones.

Que sin embargo existe un alto coeficiente de ocupación en la operación de tales rutas o tramos de rutas, que justifican la incorporación de un nuevo explotador, en beneficio de los usuarios y sin desmedro de los actuales operadores de tales trayectos.

Que la transportadora solicita el derecho a omitir o alterar escalas por lo cual se estima que, con el objetivo de que dichas prestaciones configuren una red de servicios que intercomunique adecuadamente el país sin perder de vista el mantenimiento de ecuaciones económicamente razonables, esta Junta recomienda conceder lo solicitado siempre que no omitan escalas que superen el CINCUENTA POR CIENTO (50%) de los puntos de cada ruta;

Que ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita operar las siguientes rutas internacionales:

1	BUE-COR-SCL	3	BUE-COR-GRU
2	BUE-COR-LIM		

Que en cuanto a la ruta enumerada en el punto 1, no se advierten inconvenientes para acceder a la misma, ya que entre ARGENTINA y CHILE existe un mercado en ascenso y las operaciones actuales se desarrollan con elevados coeficientes de ocupación, por lo que tampoco cabe formular objeciones respecto de la facultad de omitir o alterar escalas, y más aún si contemplamos que los operadores que prestan servicios en la ruta CÓRDOBA – SANTIAGO DE CHILE y regreso son ambos de bandera chilena (LAN AIRLINES S.A. y SKY AIRLINES S.A.).

En relación a los itinerarios de los puntos 2 y 3, BUENOS AIRES – CÓRDOBA – LIMA y BUENOS AIRES – CÓRDOBA – SAN PABLO, se señala que ambas ciudades extranjeras son operadas desde BUENOS AIRES por una gran cantidad de empresas (LIMA con cuatro operadores regulares y SAN PABLO con

ocho operadores regulares, incluyendo empresas de terceras banderas, como EMIRATES y TURKISH AIRLINES, que operan con derechos de tráfico de quinta libertad).

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 por lo expresado, se recomienda autorizar la concesión pedida, limitando la operación a que el aeropuerto de CÓRDOBA sea desde donde se realice el tramo internacional.

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 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 en lo referente a la red de transporte automotor existente en el país, no parece conveniente considerar que sus intereses deban prevalecer por sobre la necesidad y utilidad general que implica el desarrollo del transporte aéreo en nuestro país. En este sentido la Ley N° 19.030 alude a la coordinación de la política aérea con las políticas que se establezcan para otros medios de transporte, conforme los superiores objetivos de la Nación, lo cual excede a la finalidad de este asesoramiento. Sin perjuicio de ello, se considera que así como no resultaría de utilidad general impedir el desarrollo de más y mejores redes de transporte automotor de largo recorrido, en función de la existencia de servicios de transporte aéreo, tampoco sería de utilidad general proceder a la inversa.

Que los servicios internos propuestos por ANDES 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 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 ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. en los términos indicados en el punto siguiente.

2°.- Proponer se dé curso favorable a la concesión solicitada por ANDES 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 las limitaciones que en cada caso 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 - 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.;

- En las rutas internas no podrán omitirse escalas que superen el CINCUENTA POR CIENTO (50%) de los puntos de cada ruta.
- Las rutas numeradas como 6 a 7 inclusive, se operarán sin posibilidad de alterar u omitir la escala CÓRDOBA.
- 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 aún 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.

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 la peticionaria deberá acreditar la capacidad técnica requerida por el Artículo 7 inciso b) del Anexo II del Decreto N° 2186/92 en un plazo no mayor a los CIENTO OCHENTA (180) días, bajo apercibimiento de declarar la caducidad de las actuaciones (Art.14 de la norma citada).

4º.- Elevar estas actuaciones, con el presente Dictamen, al MINISTERIO DE TRANSPORTE, en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 29 del Anexo I de la

Resolución E 485 / 2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, para conocimiento, consideración y prosecución del trámite.

DICTAMEN N° 593



Ing. Juan Pedro IRIGOIN
PRESIDENTE



Ing. Raúl MARINO
VOCAL



Lic. Alejandro ALVAREZ
VOCAL