

BUENOS AIRES, 24 OCT 2017

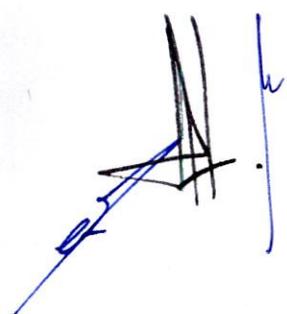
VISTO el EXP-ANC:0005621/2017, por el que la empresa GRUPO LASA S.R.L. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo y exclusivos de carga con aeronaves de gran porte, por un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan, con facultad de alterar y/u omitir escalas:

- 1) COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - EL CALAFATE - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,
- 2) COMODORO RIVADAVIA - ESQUEL - SAN CARLOS DE BARILOCHE - NEUQUÉN - VIEDMA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 3) COMODORO RIVADAVIA - TRELEW - MAR DEL PLATA y v.v.,
- 4) NEUQUÉN (PROVINCIA DEL NEUQUÉN - REPÚBLICA ARGENTINA) - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) - NEUQUÉN (PROVINCIA DEL NEUQUÉN - REPÚBLICA ARGENTINA) - BAHÍA BLANCA (PROVINCIA DE BUENOS AIRES - REPÚBLICA ARGENTINA) - MAR DEL PLATA (PROVINCIA DE BUENOS AIRES - REPÚBLICA ARGENTINA) y v.v.,
- 5) NEUQUÉN (PROVINCIA DEL NEUQUÉN - REPÚBLICA ARGENTINA) - SAN CARLOS DE BARILOCHE (PROVINCIA DE RÍO NEGRO - REPÚBLICA ARGENTINA) - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) - SAN CARLOS DE BARILOCHE (PROVINCIA DE RÍO NEGRO - REPÚBLICA ARGENTINA) - NEUQUÉN (PROVINCIA DEL NEUQUÉN - REPÚBLICA ARGENTINA) - SANTA ROSA (PROVINCIA DE LA PAMPA - REPÚBLICA ARGENTINA) - MAR DEL PLATA (PROVINCIA DE BUENOS AIRES - REPÚBLICA ARGENTINA) y v.v. y

CONSIDERANDO:

Que la referida petición ha sido tratada en la Audiencia Pública N° 219 como PEDIDO V, de conformidad con lo establecido en los Artículos 102, 108 y 128 del Código Aeronáutico, y que se agregó al presente expediente copia de la versión taquigráfica de lo expresado durante dicho acto.

Que en la exposición realizada en la Audiencia Pública, GRUPO LASA S.R.L. hizo constar que es una empresa de capitales nacionales y que es la única que solicita rutas que no incluyen escalas en el AEROPARQUE JORGE NEWBERY, dado que su interés es posicionarse en la Patagonia argentina, con rutas transversales que incluyen a la Patagonia chilena, uniendo el océano Atlántico con el Pacífico. En ese sentido, aclaró que su petición no supone conflictos de intereses con las líneas aéreas que explotan rutas troncales, puesto que su nicho de mercado es la Patagonia.



Que continuando su presentación, la empresa peticionaria destacó que su proyecto pretende sustituir la matriz de rutas que obliga a los pasajeros a pasar por AEROPARQUE para luego trasbordar a su destino final, señalando que muchas de las rutas requeridas son netamente turísticas y que su explotación redundará en el desarrollo de esa actividad en la Patagonia.

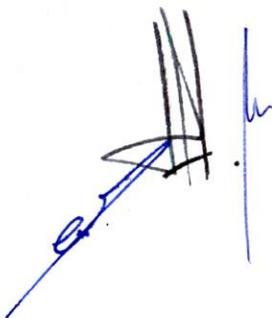
Que asimismo GRUPO LASA S.R.L. destacó que será la primera en asignar un avión a cada una de las rutas solicitadas, contando con uno en "back up", con lo cual evitará cualquier riesgo de cancelaciones y demoras por razones operativas propias. Agregó que la inversión total que realizará suma 73 millones de dólares y que ya se han hecho aportes por 10 millones de esa moneda.

Que la peticionaria señaló, además, que desarrollará dos "hubs": uno en NEUQUÉN, donde tendrá su base operativa y de mantenimiento, y otro secundario en COMODORO RIVADAVIA; que proyecta transportar a más de medio millón de pasajeros al año en aeropuertos y en localidades que carecen de conectividad aérea; que generará 175 puestos de trabajo directo y más de 1.950 indirectos.

Que en su alocución, GRUPO LASA S.R.L. mencionó también que ha diagramado un cronograma de rutas, frecuencias y horarios que permite comunicar puntos de la región de significativa importancia que actualmente carecen de adecuada conectividad, con una oferta de servicios que guarda estrecha relación con la demanda, a fin de que las prestaciones sean efectuadas a un coeficiente de ocupación económicamente razonable. Agregó que esa diagramación ha tenido en cuenta la actividad productiva de la Patagonia (petrolera, minera, frutícola, vitivinícola, pesquera), de modo de configurar un proyecto coherente y sustentable.

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

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



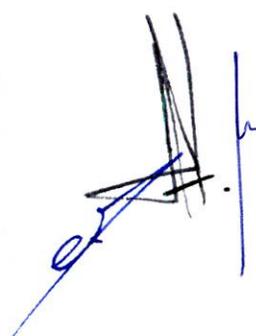
Que en esa línea de argumentación coincidieron los oradores provenientes de la región patagónica, al hacer constar la necesidad de conectar las ciudades de esa región entre sí, con vuelos directos que no contemplen el desvío a BUENOS AIRES, dado que ese modo extiende considerablemente los viajes. Agregaron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

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

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

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

Que los participantes procedentes de la provincia de BUENOS AIRES, a la cual la interesada pretende volar en dos ciudades, coincidieron en la necesidad de contar con más conexiones directas internas e internacionales como modo de potenciar su economía y generar oportunidades de trabajo. En ese sentido, los representantes de la ciudad de MAR DEL PLATA, cuya actividad principal es el turismo, mostraron su interés en que los servicios aéreos se mantengan constantes



a lo largo del año, mientras que desde BAHÍA BLANCA se hizo constar que las operaciones que la sirven son insuficientes para sus necesidades.

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

Que las empresas concesionarias de aeropuertos: AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. y LONDON SUPPLY S.A., manifestaron su total apoyo al crecimiento del mercado aerocomercial argentino, detallaron las inversiones realizadas en las distintas terminales aéreas y comprometieron nuevas a efectos de contribuir a ese crecimiento.

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

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

Que continuando con su alegato, objetó la entrada al mercado aéreo de las transportadoras denominadas de bajo costo, "low cost", por entender que sus prácticas son perjudiciales para dicho mercado y para los trabajadores. Agregó que se opondrá a cualquier operación que pretenda iniciarse sin que previamente se hayan firmado los convenios colectivos de trabajo correspondientes.

Que por su parte el representante de la ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES DEL ESTADO (ATE), señaló que no se opone a la expansión del

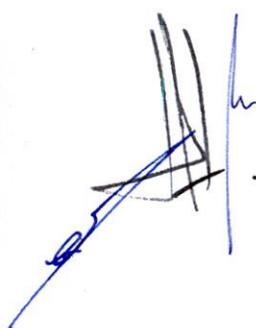
mercado aéreo, pero que entiende necesario revisar el modo en que se lleva a cabo. En referencia a ello, indicó que los nuevos servicios que se ofrezcan deben contar con la infraestructura necesaria para ser brindados en un marco de seguridad de las operaciones; agregó que muchos de los destinos pretendidos por las peticionarias no poseen esa infraestructura de seguridad, mencionando, a modo de ejemplo, que los aeropuertos de VILLA MARÍA y OLAVARRÍA no poseen servicios de extinción de incendios. Finalmente, solicitó que los trabajadores del sector puedan intervenir en las discusiones del proceso de ampliación del mercado.

Que a su turno la ASOCIACIÓN DE TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN (ATEPSA) hizo constar que apoya el crecimiento responsable de la actividad aerocomercial pero que el estado de los servicios de navegación aérea no soporta más tránsito, refiriéndose a los sistemas de comunicaciones, de vigilancia y al factor humano, el cual, según sus dichos, amén de ser insuficiente, no contaría con los elementos necesarios para desarrollar sus tareas ni con estabilidad laboral en su contratación. Advirtiendo que buena parte de las rutas solicitadas en la Audiencia Pública corresponden al sur del país, detalló diversas deficiencias que sufre la prestación de los servicios de tránsito aéreo en esa zona y agregó que algo similar ocurre en CÓRDOBA.

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

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

Que el citado particular acompañó sus dichos con un escrito en el que analizó cada una de las solicitudes de servicios regulares tratadas en la Audiencia Pública. En referencia al pedido en análisis, hizo constar que, a su entender, deben ser rechazadas las rutas en las que GRUPO LASA S.R.L. reconozca que la operación arrojaría un resultado económico negativo y que estén siendo explotadas por otro transportista, puesto que su otorgamiento violaría preceptos de la Ley N° 19.030. Agregó que también deberían ser rechazadas las rutas que la empresa prevé explotar con posterioridad a los 180 días de otorgadas en concesión, puesto que el Código Aeronáutico y su reglamentación determinan que el inicio de la actividad debe concretarse antes de ese plazo, y que tampoco deben aceptarse aquéllas en cuya presentación no se hubieran completado los datos exigibles, por considerar que la ausencia de información dificulta su análisis en la Audiencia Pública.



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

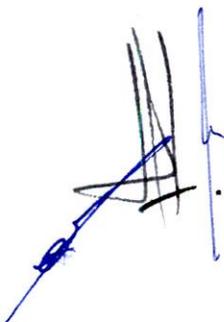
Que entre las alocuciones de ese tenor, el Sr. Claudio PLA, titular de la asociación PODER VOLAR, especializada en la asistencia a quienes sufren miedo a volar, señaló que como consecuencia de la ampliación del mercado aéreo habrá un mayor número de personas con esa dificultad y que su intención es realizar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

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

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

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

Que también la UNIÓN DE AVIADORES DE LÍNEAS AÉREAS (UALA) dispuso presentarse por escrito, realizando una descripción muy crítica del estado



de los servicios aeroportuarios y de asistencia al vuelo; realizó comentarios desfavorables acerca de las autoridades aeronáuticas, de las empresas denominadas de bajo costo, "low cost", y de las autorizaciones otorgadas luego de la Audiencia Pública anterior, celebrada en diciembre de 2016.

Que la citada entidad señaló que la tecnología y los recursos humanos destinados al control del espacio aéreo son limitados; que se encuentra saturado y no cuenta con radarización ni con niveles aceptables de seguridad, por lo cual no resulta factible incorporar a nuevos operadores que pretendan utilizar gran cantidad de aeronaves. Respecto de las transportadoras de bajo costo indicó que a su entender, esa modalidad de operación se logra a costa de ahorros inaceptables que incluyen a la seguridad del vuelo, por lo cual su actividad representa riesgos no sólo para los pasajeros y los trabajadores sino para la población y los bienes en general.

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

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

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

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



aeronaves sino también para desempeñarse en los servicios de control del espacio aéreo y en el ámbito aeroportuario.

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

Que en particular referencia a la solicitud de GRUPO LASA S.R.L., los citados participantes mencionaron que la empresa no ha presentado estados contables auditados y certificados por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas; que la financiación del proyecto es precaria puesto que se basa en la solicitud de un crédito al Banco de la Nación Argentina y un eventual aporte irrevocable de los accionistas, sin considerar la posibilidad de que el crédito aludido no sea otorgado.

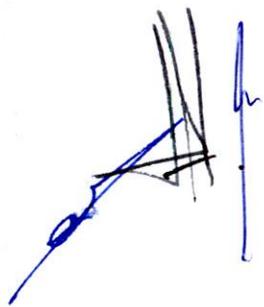
Que asimismo agregaron que la peticionaria no presentó constancia de su inscripción como sociedad en el Registro Público de Comercio; que su capital social asciende sólo a \$ 30.000.-, de los cuales se ha integrado apenas el 25%. Señalaron por otra parte que A.N.A.C. debió solicitarle que rectifique información errónea, lo cual denota su grado de desconocimiento de los requisitos exigidos para la participación en una audiencia pública.

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

Que esta Junta solicitó a la peticionaria la presentación por escrito de su respuesta a las observaciones efectuadas por los participantes en la Audiencia Pública, lo cual fue cumplimentado el 18 de septiembre del corriente año, en la presentación caratulada EXP-ANC:0037204/2017.

Que respondiendo a las mismas, GRUPO LASA S.R.L. adujo que acompañó a su presentación los estados contables correspondientes al primer ejercicio, cerrado el 31 de diciembre de 2016, certificados por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas y aprobados por acta de la autoridad empresaria.

Que respecto de los cuestionamientos referidos a la financiación de su proyecto, hizo constar que también agregó una acta notarial que deja constancia de la existencia de más de u\$s 600.000.-, que serían destinados a cubrir los costos que generase el inicio de las operaciones en caso de requerir un modo de financiación



alternativo o complementario del préstamo solicitado al BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA.

Que en relación a la omisión de inscripción en el Registro Público de Comercio que se argumenta, la empresa peticionaria señaló que se trata de una sociedad recientemente constituida y en razón de encontrarse su sede social en la ciudad de AZUL, ha sido inscripta ante la Dirección Provincial de Personas Jurídicas de la Provincia de BUENOS AIRES.

Que continuando su respuesta a dichas observaciones, mencionó que la normativa no exige un capital mínimo como requisito para la solicitud de servicios aéreos y que la Ley de Sociedades Comerciales aclara que debe integrarse como mínimo un 25% de los aportes en dinero comprometidos, otorgando el plazo de dos años para completarlos, por lo cual no cabe reproche alguno a ese aspecto de su presentación. Sin perjuicio de ello, destacó que en marzo del año en curso se aprobó el aporte irrevocable de \$ 1.000.000.- efectuado por los socios.

Que finalmente, GRUPO LASA S.R.L. señaló que ninguna de las rutas aéreas solicitadas genera resultado económico operativo negativo, aclarando que eventuales resultados de ese tenor en el inicio de las actividades serían afrontados con el crédito bancario citado o con los aportes comprometidos por los socios. Respecto de la falta de presentación de formularios y planillas aducida, hizo constar que el acabado cumplimiento de los requisitos exigibles se encuentra acreditado en los expedientes por los que tramitan sus solicitudes.

Que sobre la base de las explicaciones detalladas, la empresa peticionaria solicitó que se disponga el rechazo de todas y cada unas de las observaciones efectuadas a sus solicitudes.

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

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

Que las oposiciones formuladas también pueden agruparse en varios ejes: cuestiones relativas a defectos en las presentaciones de las peticionarias; insuficiencia de la infraestructura aeronáutica, tanto en su faz de instalaciones como de servicios a la aeronavegación; ausencia de marcos laborales relativos al personal que pretenden incorporar las nuevas empresas; resguardo de los derechos de los



que son titulares las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS – CIELOS DEL SUR S.A.

Que es función de esta Junta evaluar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios peticionados, considerando en forma concreta lo preceptuado por el Decreto N° 2.186/92.

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

Que los pretendidos defectos en las presentaciones de las empresas peticionarias no pueden ser evaluados por esta Junta, por tratarse de cuestiones ajenas a su función específica y ser materia sobre la que se han expedido las dependencias competentes de la A.N.A.C.

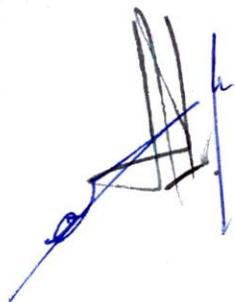
Que en cuanto a la alegada insuficiencia de la infraestructura aeroportuaria, las autoridades con competencia en la materia se han referido a las obras necesarias, algunas encaradas y completadas, otras en curso de ejecución y otras formando parte de los planes futuros de expansión y modernización.

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 al resguardo de los derechos de los que son titulares las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS – CIELOS DEL SUR S.A constituyen la materia específica en que debe intervenir esta Junta, a fin de asesorar acerca de la posibilidad de determinar la real entidad de las objeciones formuladas y la posibilidad de armonizar los cuestionamientos expresados, cotejándolos con datos objetivos y eventuales adecuaciones que favorezcan mutuos beneficios.

Que sobre la base del análisis de la información que se desprende del SIAC (Sistema Integrado de Aviación Civil), esta Junta ha prestado especial atención a las rutas -o tramos de rutas- peticionadas que podrían ser operadas en concurrencia por más de un explotador, analizando la cantidad de vuelos por ruta o tramo de ruta; los coeficientes de ocupación; la cantidad de operadores y de



pasajeros transportados, entre otros datos de interés, con el objetivo de lograr un adecuado asesoramiento a la autoridad decisora.

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

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

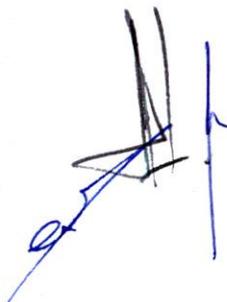
Que corresponde destacar el interés en fomentar la conectividad de ciudades del interior del país entre sí, evitando el paso obligado por BUENOS AIRES, y de propiciar igualmente la descentralización del mercado aéreo de esa ciudad, que ha sido puesto de manifiesto por las autoridades aeronáuticas y por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

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

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

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

Que la empresa peticionaria solicitó las siguientes rutas de cabotaje:



- 1) COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - EL CALAFATE - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,
- 2) COMODORO RIVADAVIA - ESQUEL - SAN CARLOS DE BARILOCHE - NEUQUÉN - VIEDMA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 3) COMODORO RIVADAVIA - TRELEW - MAR DEL PLATA y v.v..

Que las citadas rutas contienen tramos concurrentes con los servicios que prestan actualmente otros operadores: COMODORO RIVADAVIA – RÍO GALLEGOS en la listada como 1); COMODORO RIVADAVIA – TRELEW en la número 3) y COMODORO RIVADAVIA – NEUQUÉN en la 2), considerando que el pedido fue efectuado con facultad de alterar u omitir escalas.

Que los servicios prestados en dichos tramos registraron, en el primer semestre del año en curso, coeficientes de ocupación superiores al mínimo exigido por la legislación vigente, para admitir el ingreso de un nuevo explotador, a lo cual se suma que ninguna de las rutas pretendidas es operada en su recorrido completo por otra empresa.

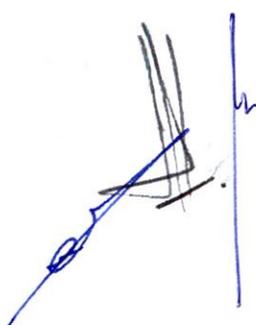
Que en cuanto a las rutas internas pretendidas, se aprecia que el otorgamiento de la concesión pedida implicaría una extensa diversificación de servicios entre puntos cuya vinculación esta Junta considera de conveniencia, necesidad y utilidad general.

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 de ello se desprende la conveniencia de incorporar un transportador a la operación de la totalidad de los servicios requeridos en el ámbito doméstico, considerando el interés en priorizar la conectividad del interior del país y descentralizar al mercado aéreo de la ciudad de BUENOS AIRES -expresado no sólo por las autoridades aeronáuticas sino también por los participantes provenientes de distintos puntos del país que se presentaron en la Audiencia Pública-; que un aumento de la oferta guarda relación con el nivel de demanda existente y que los nuevos servicios se prestarían con niveles de ocupación económicamente rentables.

Que GRUPO LASA S.R.L. ha solicitado igualmente la concesión de servicios internacionales de transporte aéreo en las siguientes rutas:

- 4) NEUQUÉN (PROVINCIA DEL NEUQUÉN - REPÚBLICA ARGENTINA) - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) - NEUQUÉN (PROVINCIA DEL NEUQUÉN - REPÚBLICA ARGENTINA) - BAHÍA BLANCA (PROVINCIA DE BUENOS AIRES - REPÚBLICA ARGENTINA) - MAR DEL PLATA (PROVINCIA DE BUENOS AIRES - REPÚBLICA ARGENTINA) y v.v.,



5) NEUQUÉN (PROVINCIA DEL NEUQUÉN - REPÚBLICA ARGENTINA) - SAN CARLOS DE BARILOCHE (PROVINCIA DE RÍO NEGRO - REPÚBLICA ARGENTINA) - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) - SAN CARLOS DE BARILOCHE (PROVINCIA DE RÍO NEGRO - REPÚBLICA ARGENTINA) - NEUQUÉN (PROVINCIA DEL NEUQUÉN - REPÚBLICA ARGENTINA) - SANTA ROSA (PROVINCIA DE LA PAMPA - REPÚBLICA ARGENTINA) - MAR DEL PLATA (PROVINCIA DE BUENOS AIRES - REPÚBLICA ARGENTINA) y v.v.,

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

Que las rutas citadas no están siendo operadas por servicios aéreos regulares desde la REPÚBLICA ARGENTINA, siendo por ello beneficiosa su incorporación en el marco de la necesidad de continuar vinculando a nuestro país con más ciudades extranjeras.

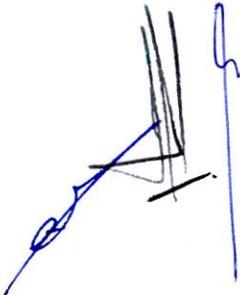
Que en cuanto a las rutas internacionales peticionadas, la incorporación de un nuevo transportador argentino contribuirá a proyectar la presencia argentina en rutas que en ocasiones son explotadas por transportadores extranjeros en la mayoría de los casos o en las que un nuevo explotador permitirá diversificar 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 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. Por otra parte, los servicios de transporte aéreo deben ser otorgados condicionados a la eventual obtención de los derechos de tráfico y/o de la capacidad que tornen factible la operatoria proyectada por la empresa, en los términos del Artículo 10 de la Ley N° 19.030.

Que sin perjuicio de las particularidades propias de cada caso, esta Junta considera conveniente, necesario y de evidente utilidad general la incorporación de un transportador de nuestro país para explotar servicios de transporte aéreo hacia los destinos propuestos, 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 viajeros.

Que de conformidad con las consideraciones vertidas, esta Junta entiende conveniente, necesario y de utilidad general que sean otorgadas a GRUPO LASA S.R.L. la totalidad de las rutas internacionales que requiere.



Que el Decreto N° 2.186/92 determina entre sus principios rectores el ingreso al mercado de nuevos explotadores y el estímulo de la competencia, debiendo ello ser analizado en el contexto de los demás principios que se enuncian.

Que en tal sentido, la iniciativa proyectada por GRUPO LASA S.R.L. constituye un emprendimiento que tiende a satisfacer los principios de ingreso al mercado de nuevos explotadores, estímulo a la competencia y diversificación de los servicios, que constituyen las aspiraciones declaradas en el Decreto N° 2.186/92.

Que las aeronaves propuestas por la empresa para llevar a cabo los servicios que solicita son del tipo ATR-42-300.

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

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

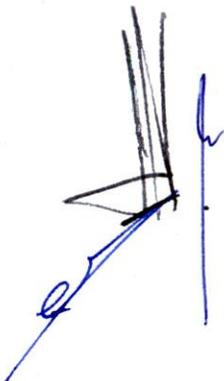
Que conforme con tal criterio, el llamado a Audiencia Pública fue formulado sin limitación de capacidad de equipo de vuelo.

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

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

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

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



LA JUNTA ASESORA DEL TRANSPORTE AÉREO

DICTAMINA:

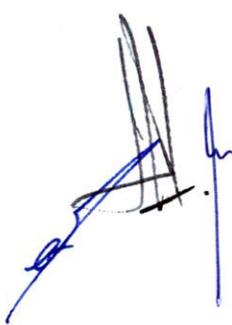
1°.- Dar por satisfechas las exigencias de conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios solicitados por GRUPO LASA S.R.L. en los términos indicados en el punto siguiente.

2°.- Proponer se dé curso favorable a la concesión solicitada por GRUPO LASA S.R.L., para operar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo y exclusivos de carga, por un periodo de QUINCE (15) años, con aeronaves de gran porte, en las siguientes rutas, con facultad de alterar y/u omitir escalas:

- 1) COMODORO RIVADAVIA - RÍO GALLEGOS - EL CALAFATE - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.,
- 2) COMODORO RIVADAVIA - ESQUEL - SAN CARLOS DE BARILOCHE - NEUQUÉN - VIEDMA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 3) COMODORO RIVADAVIA - TRELEW - MAR DEL PLATA y v.v.,
- 4) NEUQUÉN (PROVINCIA DEL NEUQUÉN - REPÚBLICA ARGENTINA) - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) - NEUQUÉN (PROVINCIA DEL NEUQUÉN - REPÚBLICA ARGENTINA) - BAHÍA BLANCA (PROVINCIA DE BUENOS AIRES - REPÚBLICA ARGENTINA) - MAR DEL PLATA (PROVINCIA DE BUENOS AIRES - REPÚBLICA ARGENTINA) y v.v.,
- 5) NEUQUÉN (PROVINCIA DEL NEUQUÉN - REPÚBLICA ARGENTINA) - SAN CARLOS DE BARILOCHE (PROVINCIA DE RÍO NEGRO - REPÚBLICA ARGENTINA) - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) - SAN CARLOS DE BARILOCHE (PROVINCIA DE RÍO NEGRO - REPÚBLICA ARGENTINA) - NEUQUÉN (PROVINCIA DEL NEUQUÉN - REPÚBLICA ARGENTINA) - SANTA ROSA (PROVINCIA DE LA PAMPA - REPÚBLICA ARGENTINA) - MAR DEL PLATA (PROVINCIA DE BUENOS AIRES - REPÚBLICA ARGENTINA) y v.v..

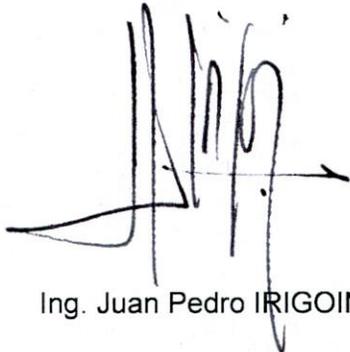
-La concesión que eventualmente se otorgue deberá quedar sometida a las condiciones de operación y limitaciones que correspondan a los aeródromos respectivos y, en su caso, a la obtención de los derechos de tráfico o capacidad necesarios para su efectivo ejercicio.

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



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° 600 -



Ing. Juan Pedro IRIGOIN

PRESIDENTE



Ing. Pablo MARINO

VOCAL



Lic. Alejandro ÁLVAREZ

VOCAL