

BUENOS AIRES, 24 OCT 2017

VISTO el EXP-ANC:0014719/2017, por el que la empresa JUST FLIGHT S.A., con nombre comercial ROYAL CLASS, solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, por el plazo de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan, con facultad de alterar u omitir escalas:

- 1) BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES,
- 2) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES,
- 3) BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES,
- 4) BUENOS AIRES - VILLA GESELL - BUENOS AIRES,
- 5) BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES,
- 6) BUENOS AIRES - SAN RAFAEL - MENDOZA - BUENOS AIRES,
- 7) BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES,
- 8) BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES,
- 9) BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES,
- 10) BUENOS AIRES - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES, y

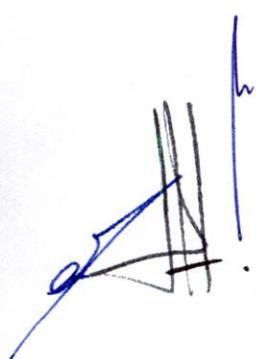
CONSIDERANDO:

Que la referida petición ha sido tratada en la Audiencia Pública N° 219 como PEDIDO VII, 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, JUST FLIGHT S.A., con nombre comercial ROYAL CLASS, fundamentó su solicitud señalando que es una empresa con capital y directorio argentinos que lleva veinticuatro años operando aviones ejecutivos, prestando servicios responsables apegados a la ley. Destacó que la experiencia con que cuenta representa una diferencia a su favor que nace del conocimiento del mercado aéreo.

Que la empresa peticionaria hizo hincapié en la sustentabilidad del proyecto que presenta, basado en la utilización de aviones con capacidad para veinte pasajeros y de horarios que están fuera de las bandas tradicionales, donde hay mayor demanda. Agregó que ese modo de operación representa un diferencial competitivo a su favor.

Que continuando con su alocución, JUST FLIGHT S.A. (ROYAL CLASS) se refirió a las necesidades de conectividad que presenta gran parte del



país y señaló que el plan de rutas escogido está orientado hacia regiones que han crecido en cuanto a sus posibilidades de negocios. La peticionaria hizo especial mención a la ruta que propone unir SUNCHALES con RECONQUISTA, indicando que está asociada a la industria de la región y que actualmente no cuenta con servicios aéreos regulares.

Que la empresa solicitante agregó que con las aeronaves que propone podrá cubrir la demanda insatisfecha de un segmento identificado, con el mejor producto y al mejor costo. Por otra parte, señaló que prevé realizar una inversión de alrededor de ocho millones de dólares en aeronaves y otros elementos necesarios para su funcionamiento.

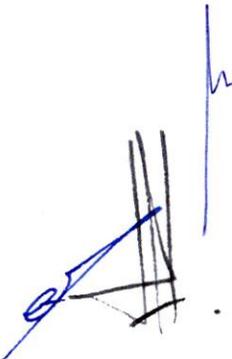
Que finalmente reiteró que su proyecto es sustentable y que encontrarse operando representará una ventaja competitiva, destacando que cuenta con un hangar y que su estructura y su "management" están en funcionamiento hace tiempo.

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 requerida como una "federalización del transporte" y se realizaron menciones acerca de 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 las alocuciones de los representantes de la provincia de MENDOZA, a la cual la empresa peticionaria solicitó operar en su ciudad capital y en SAN RAFAEL, convergieron en manifestar su satisfacción por las mejoras logradas recientemente en la conectividad aérea y en la infraestructura aeroportuaria, sin perjuicio de mencionar su intención de incrementarlas, tanto en el plano interno como en el internacional –poniendo especial énfasis en este último-, en beneficio del turismo y de las diversas actividades productivas que desarrollan.

Que los participantes procedentes de la provincia de BUENOS AIRES, a la cual la interesada pretende extender sus servicios hacia las ciudades de MAR DEL PLATA y VILLA GESELL, coincidieron en la necesidad de contar con más



conexiones directas internas e internacionales, como modo de potenciar su economía y generar oportunidades de trabajo. Los representantes de dichas ciudades, cuya actividad principal es el turismo, mostraron su interés en que los servicios aéreos se mantengan constantes a lo largo del año y no sólo se presten en temporada de verano, destacando que la ciudad de VILLA GESELL no cuenta en la actualidad con conexiones aéreas.

Que en similares términos acerca de la escasez de operaciones aéreas a su ciudad se expresó el representante de la provincia de SANTA FE, destino al que la peticionaria solicita operar, señalando que no cuenta con vuelos los fines de semana y que sólo tiene conexión con la provincia de BUENOS AIRES. Destacó que la ausencia de servicios afecta a su incipiente actividad turística y manifestó su interés en conectar con todo el país.

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, mencionado, 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 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 JUST FLIGHT S.A. (ROYAL CLASS) 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 de 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 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 Pública llevada a cabo en el año 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 JUST FLIGHT S.A. (ROYAL CLASS), hicieron constar su oposición a la pretensión de la empresa de operar desde AEROPARQUE, debido a la saturación de la capacidad operativa que presenta, y al otorgamiento de las rutas que solicita, atendiendo que se encuentran atendidas por otros operadores que podrían ver afectadas sus expectativas de negocios.

Que los citados participantes agregaron que la peticionaria no presentó sus estados contables certificados por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas y que las planillas relativas a la operación contienen errores, cuestionando la capacidad económica y financiera de la misma para concretar el proyecto que pretende implementar.

Que 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 requirió 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 día 19 de septiembre del corriente año, mediante EXP-ANC:0037618/2017.

Que respecto de las manifestaciones de las instituciones críticas de su propuesta, JUST FLIGHT S.A. (ROYAL CLASS) adujo que las mismas son coincidentes y resultan improcedentes por la incorrecta lectura e interpretación tendenciosa del Informe DEME N° 143/2017. En este sentido señaló que los estados contables se han acreditado y presentado debidamente auditados y que si bien el análisis técnico realizado por la ANAC indicó que no podía garantizarse la materialización de los fondos, agregó que a la luz de los elementos aportados, su proyecto resulta razonable en términos económicos y financieros.

Que, asimismo la peticionaria agregó que sus recursos provienen del fondo propio de maniobra de la sociedad de capital de trabajo 100% nacional y del propio patrimonio del accionista mayoritario, también argentino demostrado en el citado Informe DEME.

Que en respuesta a la observación planteada respecto a los errores de las planillas “start up”, la peticionaria destacó que si bien las mismas sufrieron modificaciones en el transcurso del expediente para atender a las exigencias de la Resolución ANAC N° 1025/2016, esas observaciones fueron subsanadas.

Que finalmente JUST FLIGHT S.A. (ROYAL CLASS) manifestó que las rutas solicitadas vendrían a cubrir una demanda insatisfecha que permitirá brindar un servicio “complementario” y no “competidor” de las grandes aerolíneas que utilizan aeronaves de más de 100 asientos, por lo cual su estrategia de mercado es volar en una franja horaria distinta a las frecuencias actuales que están operando las empresas regulares de gran porte y, asimismo agregó que no ha sido probada la supuesta saturación de AEROPARQUE.

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) BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES,
- 2) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES,
- 3) BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES,
- 4) BUENOS AIRES - VILLA GESELL - BUENOS AIRES,

- 5) BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES,
- 6) BUENOS AIRES - SAN RAFAEL - MENDOZA - BUENOS AIRES,
- 7) BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES,
- 8) BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES,
- 9) BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES.

Que de las rutas citadas, las enumeradas por la peticionaria como 4), 7), 8) y 9) no son concurrentes con los servicios que prestan actualmente otros operadores, por lo cual resulta conveniente su otorgamiento.

Que las operaciones que sirven al resto de las rutas domésticas solicitadas -identificadas por la peticionaria como 1), 2), 3), 5) y 6)-, presentaron en el primer semestre del año en curso coeficientes de ocupación superiores al mínimo legal referido, lo cual fundamenta permitir el ingreso de un nuevo explotador.

Que de ello se desprende la conveniencia de propiciar también su concesión, considerando que la incorporación de una nueva empresa guarda relación con el nivel de demanda existente y que los servicios se prestarían con niveles de ocupación económicamente rentables.

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 por los motivos expresados, esta Junta entiende conveniente, necesario y de utilidad general que sean otorgadas a JUST FLIGHT S.A. (ROYAL CLASS) la totalidad de las rutas internas que requiere explotar.

Que JUST FLIGHT S.A. (ROYAL CLASS) ha solicitado igualmente la concesión de servicios internacionales de transporte aéreo en la siguiente ruta:

- 10) BUENOS AIRES - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES.

Que en cuanto a la ruta internacional peticionada, la incorporación de un nuevo transportador argentino contribuirá a proyectar la presencia argentina en una ruta regional.



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 el destino internacional indicado.

Que esta Junta considera pertinente su otorgamiento a la peticionaria, dado que los servicios que se prestan en la misma registraron en el período antes citado coeficientes de ocupación muy superiores al mínimo mencionado por la Ley N° 19.030, y, asimismo, que aún quedan frecuencias disponibles en el marco bilateral vigente que rige las relaciones aerocomerciales entre la REPÚBLICA ARGENTINA y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY para los transportadores que resulten designados por la Autoridad Aeronáutica argentina.

Que respecto del punto BUENOS AIRES, se señala que será facultad de la Autoridad Aeronáutica autorizarlo para ser operado en el AEROPARQUE JORGE NEWBERY, en el AEROPUERTO INTERNACIONAL MINISTRO PISTARINI, de EZEIZA, o bien en cualquier otro aeropuerto del área geográfica, de conformidad con los resultados de los estudios sobre la infraestructura disponible y factibilidad operativa.

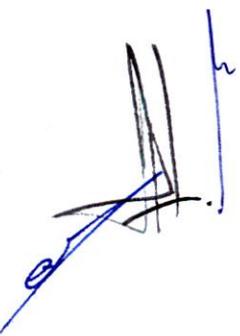
Que el Decreto N° 2.186/92 determina entre sus principios rectores el ingreso al mercado de nuevos explotadores y el estímulo de la competencia, debiendo ello ser analizado en el contexto de los demás principios que se enuncian.

Que en tal sentido, la iniciativa proyectada por JUST FLIGHT S.A. (ROYAL CLASS) 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 del tipo FAIRCHILD C-26 Metro III.

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 será 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 JUST FLIGHT S.A., con nombre comercial ROYAL CLASS, en los términos indicados en el punto siguiente.

2°.- Proponer se dé curso favorable a la concesión solicitada por JUST FLIGHT S.A., con nombre comercial ROYAL CLASS, para operar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, por un período de QUINCE (15) años, en las siguientes rutas, con facultad de alterar u omitir escalas:

- 1) BUENOS AIRES - ROSARIO - BUENOS AIRES,
- 2) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES,
- 3) BUENOS AIRES - SANTA FE - BUENOS AIRES,
- 4) BUENOS AIRES - VILLA GESELL - BUENOS AIRES,
- 5) BUENOS AIRES - SANTA ROSA - BUENOS AIRES,
- 6) BUENOS AIRES - SAN RAFAEL - MENDOZA - BUENOS AIRES,



- 7) BUENOS AIRES - SUNCHALES - RECONQUISTA - SUNCHALES - BUENOS AIRES,
- 8) BUENOS AIRES - TANDIL - BUENOS AIRES,
- 9) BUENOS AIRES - SUNCHALES - VILLA MARÍA - BUENOS AIRES,
- 10) BUENOS AIRES - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - BUENOS AIRES.

-El punto BUENOS AIRES será facultad de la Autoridad Aeronáutica autorizarlo para ser operado en el AEROPARQUE JORGE NEWBERY, en el AEROPUERTO INTERNACIONAL MINISTRO PISTARINI, de EZEIZA, o bien en cualquier otro aeropuerto del área geográfica, de conformidad con los resultados de los estudios sobre la infraestructura disponible y factibilidad operativa.

-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.

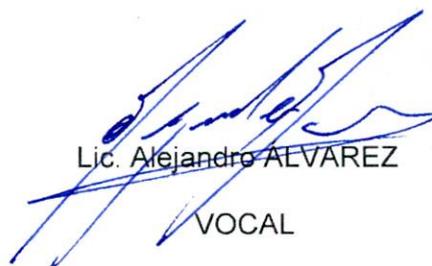
3°.- Poner el presente Dictamen a disposición, mediante aviso en la página "web" oficial de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL –A.N.A.C.–, para notificación de los interesados durante el término de TRES (3) días, vencido el cual el peticionario deberá acreditar la capacidad técnica requerida por el Artículo 7 inciso b) del Anexo 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).

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° 6.02.


Ing. Juan Pedro RIGOIN
PRESIDENTE


Ing. Pablo MARINO
VOCAL


Lic. Alejandro ALVAREZ
VOCAL