

BUENOS AIRES, 24 OCT 2017

VISTO el EXP-ANC:0007551/2017, por el que la empresa POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita autorización para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo y de carga exclusiva, y concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo y de carga exclusiva, durante un período de QUINCE (15) años, en las rutas que a continuación se detallan, con facultad de omitir y/o alterar escalas, proyectando realizar las operaciones, en ambos casos, con aeronaves de gran porte:

A) Concesión para explotar servicios regulares internos de transporte aéreo combinado de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte por el término de QUINCE (15) años y con facultad de omitir y/o alterar escalas, en las rutas que a continuación se detallan:

- 1) MERLO – CÓRDOBA y v.v.,
- 2) MERLO – MENDOZA y v.v.,
- 3) MERLO – ROSARIO y v.v.,
- 4) MERLO – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) y v.v.,
- 5) MERLO – BUENOS AIRES (EZEIZA) y v.v.,
- 6) MERLO – LA PLATA y v.v.,
- 7) MERLO – VILLA MERCEDES y v.v.,
- 8) MERLO – SAN LUIS y v.v.,
- 9) VILLA MERCEDES – SAN LUIS – MENDOZA – SAN JUAN y v.v.,
- 10) VILLA MERCEDES – SAN LUIS – CATAMARCA – LA RIOJA y v.v.,
- 11) VILLA MERCEDES – MENDOZA – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) y v.v.,
- 12) VILLA MERCEDES – SAN LUIS – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) y v.v.,
- 13) VILLA MERCEDES – RIO CUARTO – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) y v.v.,
- 14) VILLA MERCEDES – SAN LUIS – MENDOZA – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) y v.v.,
- 15) SAN LUIS – VILLA MERCEDES – RÍO CUARTO – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – SAN LUIS,
- 16) SAN LUIS – MENDOZA – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) y v.v.,
- 17) SAN LUIS – RÍO CUARTO – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) y v.v.,
- 18) MENDOZA – SAN LUIS – VILLA MERCEDES – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) y v.v.,
- 19) MENDOZA – NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – MENDOZA,
- 20) LA PLATA – NEUQUÉN – SAN CARLOS DE BARILOCHE – LA PLATA,

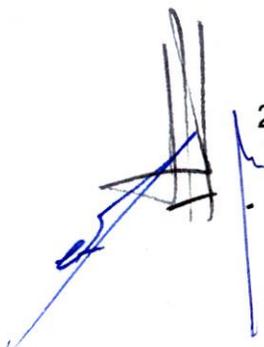
- 21) LA PLATA – TRELEW – COMODORO RIVADAVIA – LA PLATA,
- 22) LA PLATA – RÍO GALLEGOS – RÍO GRANDE – LA PLATA,
- 23) LA PLATA – EL CALAFATE – USHUAIA y v.v.,
- 24) LA PLATA – ROSARIO y v.v.,
- 25) CÓRDOBA – BUENOS AIRES (EZEIZA) y v.v.,
- 26) CÓRDOBA – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) y v.v.,
- 27) CÓRDOBA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN – SALTA – CÓRDOBA,
- 28) CÓRDOBA – CATAMARCA – LA RIOJA - CÓRDOBA,
- 29) CÓRDOBA – RESISTENCIA – IGUAZÚ – CÓRDOBA,
- 30) CÓRDOBA – EL CALAFATE – USHUAIA – CÓRDOBA,
- 31) CÓRDOBA – NEUQUÉN – SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 32) CÓRDOBA – TRELEW – COMODORO RIVADAVIA – CÓRDOBA,
- 33) CÓRDOBA – ROSARIO y v.v.,
- 34) CÓRDOBA – MENDOZA y v.v.,
- 35) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – TRELEW – COMODORO RIVADAVIA – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY),
- 36) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – IGUAZÚ y v.v.,
- 37) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – ROSARIO y v.v.,
- 38) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.,
- 39) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – NEUQUÉN – SAN CARLOS DE BARILOCHE – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY),
- 40) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,
- 41) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN – SALTA – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY),
- 42) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – SAN JUAN – LA RIOJA y v.v.,
- 43) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – MENDOZA y v.v.,
- 44) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – RÍO GALLEGOS – RÍO GRANDE – BUENOS AIRES: (AEROPARQUE JORGE NEWBERY).

B) Concesión para explotar servicios regulares internacionales de transporte aéreo combinado de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte por el término de QUINCE (15) años y con facultad de omitir y/o alterar escalas, en las rutas que a continuación se detallan:

- 1) LA PLATA – RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) – LA PLATA,
- 2) LA PLATA – SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) – LA PLATA,



- 3) LA PLATA – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – LA PLATA,
- 4) MENDOZA – SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 5) CÓRDOBA – JUJUY – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – CÓRDOBA,
- 6) CÓRDOBA – SALTA – LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) – BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) y v.v.,
- 7) CÓRDOBA – LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 8) CÓRDOBA – SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 9) CÓRDOBA – ROSARIO – PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 10) CÓRDOBA – ROSARIO – FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 11) CÓRDOBA – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
- 12) CÓRDOBA – BUENOS AIRES (EZEIZA) – AUCKLAND (NUEVA ZELANDA) – SYDNEY (MANCOMUNIDAD DE AUSTRALIA) y v.v.,
- 13) CÓRDOBA – BUENOS AIRES (EZEIZA) – MADRID (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,
- 14) CÓRDOBA – BUENOS AIRES (EZEIZA) – MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 15) CÓRDOBA – ROSARIO – MADRID (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,
- 16) CÓRDOBA – ROSARIO – MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 17) CÓRDOBA – ROSARIO – SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 18) CÓRDOBA – ROSARIO – RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 19) CÓRDOBA – SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 20) CÓRDOBA – RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 21) ROSARIO – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – ROSARIO,
- 22) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY),
- 23) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY),
- 24) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,



- 25) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 26) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 27) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 28) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 29) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 30) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) – LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) – BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) y v.v.,
- 31) BUENOS AIRES (EZEIZA) – USHUAIA – PERTH (MANCOMUNIDAD DE AUSTRALIA) – SINGAPUR (REPÚBLICA DE SINGAPUR) y v.v..

C) Concesión por el término de QUINCE (15) años, para operar servicios regulares internos de transporte aéreo de carga exclusiva con aeronaves de gran porte y con la facultad de omitir y/o alterar escalas en las siguientes rutas:

- 1) LA PLATA – USHUAIA – RÍO GALLEGOS – COMODORO RIVADAVIA – TRELEW – PUERTO MADRYN – BAHÍA BLANCA – MAR DEL PLATA – BUENOS AIRES (EZEIZA),
- 2) BUENOS AIRES (EZEIZA) – USHUAIA – RÍO GALLEGOS – COMODORO RIVADAVIA – TRELEW – PUERTO MADRYN – BAHÍA BLANCA – MAR DEL PLATA – BUENOS AIRES (EZEIZA),
- 3) MERLO – USHUAIA – RÍO GALLEGOS – COMODORO RIVADAVIA – TRELEW – PUERTO MADRYN – BAHÍA BLANCA – MAR DEL PLATA – BUENOS AIRES (EZEIZA) – MERLO.

D) Concesión por el término de QUINCE (15) años para operar servicios regulares internacionales de transporte aéreo de carga exclusiva con aeronaves de gran porte y con facultad de omitir y/o alterar escalas, en las rutas que a continuación se detallan:

- 1) BUENOS AIRES (EZEIZA) – MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) – BUENOS AIRES (EZEIZA),
- 2) MERLO – MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) – MERLO,
- 3) BUENOS AIRES (EZEIZA) – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – BUENOS AIRES (EZEIZA),
- 4) MERLO – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – MERLO y,

CONSIDERANDO:

Que la referida petición ha sido tratada en la Audiencia Pública N° 219 como PEDIDO X, 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.

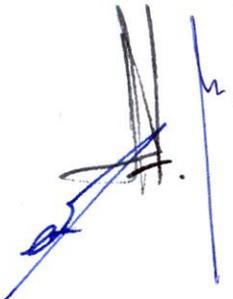
Que en la exposición realizada en la Audiencia Pública, POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. fundamentó su solicitud señalando que la propuesta que presenta resulta innovadora, dado que pretende operar transporte de pasajeros y de carga combinados en el mismo vuelo, además de explotar también carga exclusiva; en una modalidad de actividad que no existe en el país.

Que en ese orden de ideas, la empresa solicitante hizo notar que la ausencia de transportadores de carga aérea derivó en la existencia de una estacionalidad en el mercado. Agregó que pretende romper esa estacionalidad con su propuesta de transportar carga pura y carga combinada con pasajeros y, asimismo, que los volúmenes de exportación de productos como cerezas, frambuesas y pescado y de importación de tecnología para parques industriales le dan a un explotador de sus características la posibilidad de desarrollar una actividad sustentable económicamente, dado que las utilidades que no se lograrán con el transporte de pasajeros en algún momento de la estacionalidad, se lograrían con el transporte de carga.

Que la peticionaria destacó que la REPÚBLICA ARGENTINA posee un mercado de pasajeros importante pero tiene grandes distancias; que los puntos de exportación y de importación de productos se encuentran muy alejados, que está apartada tanto de los mercados emisores de turismo como de los destinos de exportación de sus productos, amén de resultar un punto terminal para las rutas aéreas.

Que POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. señaló que su base operativa estará en el aeropuerto de VALLE DEL CONLARA, que hoy no tiene utilización, pero que trabajará desde distintos "hubs", por lo cual solicita rutas que enlazan destinos desde MENDOZA, CÓRDOBA y BUENOS AIRES, aclarando que a efectos de cumplir con el balance económico de la empresa, prevé operar en tramos que presentan buenos factores de ocupación y dirigirse también a ciudades productoras que no tienen vuelos o cuentan con muy pocas frecuencias.

Que en relación a los servicios internacionales que solicita, POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. mencionó que pretende volar a BRASIL, CHILE, PERÚ y BOLIVIA en rutas que no sólo alimentarán su balance económico sino que permitirán soportar la explotación de tramos domésticos de menor tráfico y, asimismo, que requiere operar en rutas de largo alcance que conectan con ESTADOS UNIDOS y EUROPA y en la ruta transoceánica, a fin de enlazar con el mercado asiático, que tiene mucho potencial y no está desarrollado actualmente.



Que la peticionaria agregó que obtendrá su balance económico mediante el equilibrio entre el transporte de carga y el de pasajeros, destacando que a ese efecto ha alistado un avión que tiene la particularidad de volar pasajeros durante los horarios de mayor tráfico y convertirse en carguero con una rápida configuración.

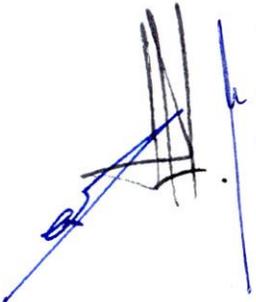
Que refiriéndose a los equipos que empleará, la interesada añadió que escogió los pertenecientes a la familia Airbus, considerando que son de última tecnología y que una misma licencia habilita a tripulantes y mecánicos a operar sus distintas versiones. Hizo constar que esa estandarización en las tripulaciones contribuirá a la eficiencia de la empresa; que estima tomar 1.200 empleados que serán capacitados en la más alta tecnología en un centro de instrucción propio y, por otra parte, que en 2018 contará con cuatro aeronaves, en 2019 con nueve y en 2020 con quince, realizando una inversión total de 1.200 millones de dólares.

Que a modo de conclusión y refiriéndose a la necesidad, utilidad general y conveniencia de su solicitud, POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. señaló que la operación que propone va a generar y distribuir riqueza, al tomar empleo en ciudades chicas del interior del país como MERLO y VILLA MERCEDES, además de permitir, entre otros, el desarrollo de plantas pesqueras en la costa atlántica, a través de sus vuelos de carga exclusiva.

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 a las mejoras advertidas en los servicios que presta AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y de los beneficios derivados del transporte aéreo para la actividad económica en general.

Que en ese sentido se expresó el exponente de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, quien señaló que la apertura de "hubs" en distintos lugares del país no sólo beneficiaría a las ciudades del interior, al permitirles la conexión interna e internacional sin pasar por BUENOS AIRES, sino a todo el país, al facilitar el acceso del turismo al que denominó "destino ARGENTINA".



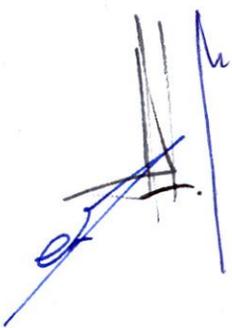
Que en esa línea de argumentación coincidieron los oradores provenientes de la región patagónica, al hacer constar la necesidad de conectar las ciudades de esa región entre sí, con vuelos directos que no contemplen escala en BUENOS AIRES, dado que ese modo extiende considerablemente los viajes. Agregaron 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, el representante de la ciudad de SAN CARLOS DE BARILOCHE, centro eminentemente turístico incluido en el plan de rutas presentado por la empresa peticionaria, destacó que el incremento de las operaciones de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y de otras transportadoras a ese destino 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 la comuniquen con otras ciudades patagónicas y con el resto del país y, a nivel internacional, especialmente con BRASIL -de donde proviene la mayoría de sus visitantes extranjeros- y con CHILE -por motivos comerciales-. En similares términos se expresaron las autoridades de la provincia del NEUQUÉN y de su ciudad capital, a la cual pretende volar la interesada, 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 peticionaras por operar en su ámbito.

Que en adición a ello, las autoridades de la provincia del CHUBUT, a la cual la peticionaria requiere operar en COMODORO RIVADAVIA, PUERTO MADRYN y TRELEW, señalaron el potencial productivo y turístico de la costa atlántica patagónica, expresándose a favor de los servicios de carga solicitados, considerando 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 provenientes de TUCUMÁN, destino solicitado por la interesada, señalaron los beneficios que otorga, no sólo a su provincia sino también a la región circundante, la renovación y consideración como "hub" del aeropuerto de su ciudad capital, remarcando la necesidad de federalizar el transporte aéreo. Entre tales beneficios mencionaron la ventaja que representaría la mayor conectividad, no sólo para el turismo sino para el transporte de sus productos



y que ello redundaría en mayores oportunidades para el crecimiento de esos sectores.

Que en similar sentido se expresaron los inscriptos por la provincia de CÓRDOBA, a la cual la empresa peticionaria solicitó operar en dos destinos, CÓRDOBA ciudad y RÍO CUARTO, quienes resaltaron la mejora que significa para su economía la instalación de un "hub" de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. en el aeropuerto de su ciudad, precisando que ello determinó un incremento del 48% en los arribos a la misma en el último año. Al propio tiempo, hicieron constar su interés en mantener y acrecentar esa mejora, con objeto de potenciar el turismo.

Que las alocuciones de los representantes de las provincias de MENDOZA, MISIONES, SALTA y SAN JUAN a las cuales la empresa peticionaria pretende dirigirse, también 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 el orador por SALTA mencionó su interés en posicionar a esa provincia como eje de integración turística del norte del país y solicitó la ampliación del aeropuerto, mientras que los enviados por MENDOZA solicitaron vuelos internacionales a ciudades de su interior. Por su parte, los representantes de MISIONES hicieron hincapié en la necesidad de incrementar la conectividad de su ciudad capital y en la importancia de contar con más servicios también para PUERTO IGUAZÚ, que es su principal punto turístico.

Que la expositora por SAN JUAN, destacó los beneficios que el incremento de la conectividad aérea aportó a la actividad turística de la provincia, a la cual se considera política de estado, mencionando especialmente el vuelo directo a SANTIAGO DE CHILE. No obstante ello, hizo notar que sumar conexiones con CÓRDOBA y el norte argentino contribuiría al crecimiento no sólo de la actividad turística sino también de la minera, pronunciándose, además, en favor del transporte de carga.

Que los oradores inscriptos por JUJUY y CATAMARCA, destinos también incluidos por POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. en las rutas diagramadas, si bien separadamente, coincidieron en señalar que el estado de aislamiento que sufren sus provincias no les permite desarrollar plenamente los recursos con que cuentan, especialmente en materia turística. Agregaron que es necesaria una mayor conectividad, tanto interna como internacional, con vuelos directos y tarifas accesibles, para mejorar sus economías vinculadas al turismo y la producción.

Que los participantes procedentes de la provincia de BUENOS AIRES, a la cual la interesada pretende extender sus servicios hacia tres ciudades, entre



ellas LA PLATA, 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 MAR DEL PLATA, ciudad 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 los vuelos que recibe han disminuido y son insuficientes para sus necesidades.

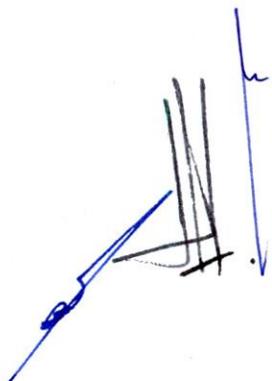
Que por su parte, la representante del Ente de Turismo de CHACO apoyó la solicitud de la peticionaria, dado que prevé operar en RESISTENCIA, y se pronunció a favor de la conectividad de esa ciudad con CÓRDOBA y otras regiones.

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, concluyendo en destacar 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.

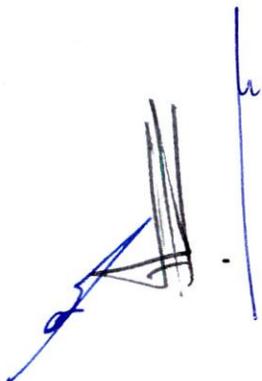
Que por su parte el representante de la ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES DEL ESTADO (ATE) señaló que no se opone a la expansión del mercado aéreo, pero que entiende necesario revisar el modo en que se lleva a cabo. En referencia a ello, indicó que los nuevos servicios que se ofrezcan deben contar con la infraestructura 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 POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. reconozca que la

A handwritten signature in blue ink is located in the bottom left corner of the page. To its right, a vertical blue line extends upwards, ending near the top of the page.

operación arrojaría un resultado económico negativo y que estén siendo explotadas por otro transportista, puesto que su otorgamiento violaría preceptos de la Ley 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 y concesiones 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 POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A., los mencionados participantes reiteraron su rechazo a que se otorguen permisos en AEROPARQUE en razón de que se encuentra en el límite de su capacidad operativa y de infraestructura, agregando que la peticionaria justifica su interés por operar desde ese punto en la falta de inversión del Estado Nacional en el aeropuerto de MORÓN.

Que asimismo observaron que POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. pretende operar vuelos regionales e internacionales desde y hacia AEROPARQUE, desconociendo que recientemente se prohibieron los mismos disponiendo su traslado paulatino a EZEIZA, cuestionando que desde la autoridad aerocomercial no se hubiera señalado esa restricción.

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 aérea, 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, mediante TRI-ANC:0008407/2017.

Que respondiendo a las observaciones planteadas, POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. destacó las obras de infraestructura y desarrollo que impulsa el ORSNA en distintas terminales aéreas.

Que por otra parte, la peticionaria señaló que la flexibilidad del diseño de sus operaciones resulta un aporte al objetivo de diversificar servicios y disminuir tarifas. Agregó que los vuelos hacia AEROPARQUE se realizarán desde base en el interior por lo cual no requieren basamento y pernocte sino solamente slots para embarque y que la mayor parte de los vuelos regionales proyectados tampoco prevén el pernocte en dicho aeropuerto, con lo cual su proyecto no afecta la operatividad de esa terminal aérea.

Que asimismo, destacó que las conexiones desde y hacia AEROPARQUE apuntan a una explotación aérea integral que desarrolle la comercialización de pasajes y de la bodega de carga.

Que finalmente, POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. señaló que sus operaciones se encuentran planificadas para realizar el servicio dentro de los plazos previstos por la ley, y que ha iniciado el proceso de certificación técnica de sus aeronaves.

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.

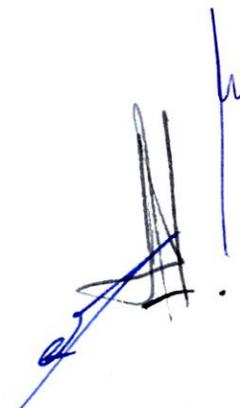
Que las cuestiones gremiales y laborales planteadas por las respectivas entidades no son materia a evaluar en esta instancia, de manera que nada de lo que surja de este asesoramiento podría afectar el derecho de los trabajadores que establece la legislación respectiva.

Que las restantes objeciones formuladas referentes a 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 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 solicitó operar servicios regulares de transporte de pasajeros, carga y correo en 44 rutas internas y en 31 rutas internacionales y de transporte exclusivo de carga en 3 rutas internas y en 4 rutas internacionales, además de servicios no regulares, también internos e internacionales, de transporte de pasajeros, carga y correo y exclusivos de carga

Que en relación a los servicios regulares exclusivos de carga propuestos por la empresa, resulta de particular importancia destacar que ese tipo de prestaciones no cuenta con operadores en nuestro país. Al respecto se señala que en la Audiencia Pública se expresaron opiniones favorables hacia esta iniciativa por parte de sectores productivos de diversas regiones del país, quienes hicieron hincapié en los beneficios que aportaría a los mismos.

Que en virtud de lo indicado, se considera conveniente que sean otorgados a POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. los servicios aéreos de transporte exclusivo de carga petitionados, en la totalidad de las rutas pretendidas, tanto internas como internacionales, con facultad de alterar u omitir escalas.

Que de las rutas domésticas requeridas para el transporte de pasajeros, carga y correo, las que tienen como punto de origen las ciudades de LA PLATA, MENDOZA, MERLO, SAN LUIS y VILLA MERCEDES no son concurrentes

con los servicios de otras operadoras aéreas, por lo cual esta Junta aconseja que sean otorgadas en concesión.

Que en ese sentido 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 el contrario, la totalidad de las rutas que tienen como punto de origen BUENOS AIRES, por el AEROPARQUE JORGE NEWBERY, se encuentran operadas por otras empresas, al igual que las que se originan en CÓRDOBA y tienen como destino AEROPARQUE, EZEIZA y MENDOZA.

Que igualmente se entiende conveniente que sean concesionadas las rutas que ya cuentan con servicios regulares, puesto que los coeficientes de ocupación con que se prestaron tales servicios en el primer semestre del año en curso son en todos los casos superiores al 70%, llegando en algunos tramos a superar el 85%.

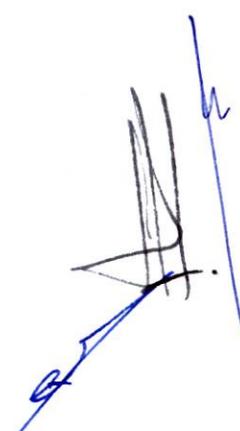
Que de ello se desprende la conveniencia de incorporar un transportador a la operación de las mismas, considerando que un aumento de la oferta guarda relación con el nivel de demanda existente y que los nuevos servicios se prestarían con niveles de ocupación económicamente rentables.

Que 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 en función de lo antedicho, se entiende conveniente, necesario y de utilidad general otorgar en concesión a POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. la totalidad de las rutas internas para el transporte de pasajeros, carga y correo solicitadas:

Que POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. ha solicitado igualmente la concesión de servicios internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en diversas rutas, que pretende operar desde el AEROPARQUE JORGE NEWBERY, CÓRDOBA, EZEIZA, LA PLATA, MENDOZA y ROSARIO.



Que considerando la importancia de continuar conectando a nuestro país con el extranjero y avanzar con la desconcentración de BUENOS AIRES, esta Junta aconseja el otorgamiento de la totalidad de las rutas internacionales con puntos de origen en EZEIZA, LA PLATA, MENDOZA y ROSARIO, teniendo en cuenta, además, que las mismas no son concurrentes con servicios de otras empresas.

Que por igual motivo, se entiende conveniente la concesión a POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. de las rutas que proyecta operar desde CÓRDOBA, incluyendo las que unen a esa ciudad con RÍO DE JANEIRO, SAN PABLO y SANTIAGO DE CHILE no obstante que están siendo explotada por otras empresas, considerando que los servicios que se prestan en las mismas revelaron coeficientes de ocupación por encima del 75% en el primer semestre del corriente año.

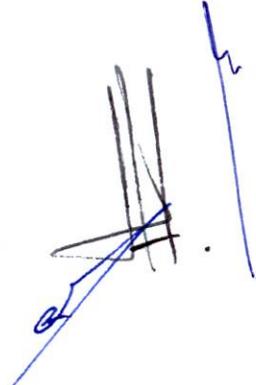
Que asimismo se propicia el otorgamiento de las rutas cuyo origen es AEROPARQUE JORGE NEWBERY, tanto aquéllas que no son concurrentes con los servicios de otras empresas como las que lo son, que resultan las que unen a dicho aeropuerto con las ciudades de PORTO ALEGRE, RÍO DE JANEIRO, SAN PABLO y SANTIAGO DE CHILE, puesto que tales servicios fueron operados con niveles de ocupación del también superiores al 75% en igual periodo.

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

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

Que 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 lo expresado, se entiende conveniente, necesario y de utilidad general otorgar en concesión a POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. la totalidad de las rutas internacionales para el transporte de pasajeros, carga y correo que solicita.

Que sin perjuicio de lo precedentemente expresado, POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. mencionó como punto de origen de las rutas que solicita desde BUENOS AIRES tanto el AEROPARQUE JORGE NEWBERY como EZEIZA. Por ello se hace constar que 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.

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 POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. tanto en lo referido a los servicios aéreos regulares como a los no regulares, 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 los servicios de transporte aéreo no regular requeridos por POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. pretenden cubrir las necesidades de transporte que no son atendidas por los servicios regulares y se inscriben, por tanto, en los objetivos de diversificación y competitividad del mercado aéreo plasmados en el Decreto N° 2.186/92, anteriormente referidos.

Que la conveniencia de contar con más explotadores de servicios de transporte aéreo no regular se advierte al reconocer que cada año se presentan nuevos pedidos de operación de este tipo de servicios por parte de operadores extranjeros, a los que corresponde acceder por la carencia de explotadores nacionales disponibles.

Que los servicios de transporte aéreo no regular permiten la satisfacción de necesidades que no son cubiertas por los servicios regulares y constituyen, por ello, un elemento de utilidad general para la comunidad.

Que la particularidad que presentan los servicios no regulares de no tener una precisión en la determinación geográfica ni estar sujetos a horarios predeterminados posibilita, a la luz de los principios rectores del Decreto N° 2.186/92, alentar la competencia entre empresas dedicadas al mismo tipo de

operaciones, en favor de una demanda que podrá contar de tal forma con mayores alternativas para satisfacer sus necesidades de transporte.

Que las aeronaves propuestas por la empresa para llevar a cabo los servicios que solicita son del tipo DC 10, AIRBUS A-340 y BOEING 737.

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 POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. en los términos indicados en el punto siguiente.



2°.- Proponer se dé curso favorable a la autorización solicitada por POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. para operar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo y de carga exclusiva, con aeronaves de gran porte.

3°.- Proponer se dé curso favorable a la concesión solicitada por POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A. para operar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo y exclusivos de carga, por un período de QUINCE (15) años, con aeronaves de gran porte, con facultad de alterar y/u omitir escalas en las rutas que se reformulan de acuerdo a los fundamentos expresados, de la siguiente manera:

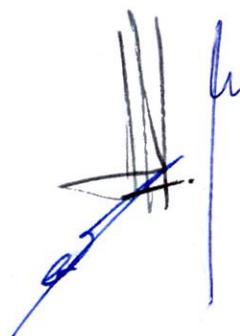
A. Servicios regulares internos de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo:

- 1) MERLO – CÓRDOBA y v.v.,
- 2) MERLO – MENDOZA y v.v.,
- 3) MERLO – ROSARIO y v.v.,
- 4) MERLO – BUENOS AIRES y v.v.,
- 5) MERLO – BUENOS AIRES (EZEIZA) y v.v.,
- 6) MERLO – LA PLATA y v.v.,
- 7) MERLO – VILLA MERCEDES y v.v.,
- 8) MERLO – SAN LUIS y v.v.,
- 9) VILLA MERCEDES – SAN LUIS – MENDOZA – SAN JUAN y v.v.,
- 10) VILLA MERCEDES – SAN LUIS – CATAMARCA – LA RIOJA y v.v.,
- 11) VILLA MERCEDES – MENDOZA – BUENOS AIRES y v.v.,
- 12) VILLA MERCEDES – SAN LUIS – BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) y v.v.,
- 13) VILLA MERCEDES – RIO CUARTO – BUENOS AIRES y v.v.,
- 14) VILLA MERCEDES – SAN LUIS – MENDOZA – BUENOS AIRES y v.v.,
- 15) SAN LUIS – VILLA MERCEDES – RÍO CUARTO – BUENOS AIRES – SAN LUIS,
- 16) SAN LUIS – MENDOZA – BUENOS AIRES y v.v.,
- 17) SAN LUIS – RÍO CUARTO – BUENOS AIRES y v.v.,
- 18) MENDOZA – SAN LUIS – VILLA MERCEDES – BUENOS AIRES y v.v.,
- 19) MENDOZA – NEUQUÉN – COMODORO RIVADAVIA – MENDOZA,
- 20) LA PLATA – NEUQUÉN – SAN CARLOS DE BARILOCHE – LA PLATA,
- 21) LA PLATA – TRELEW – COMODORO RIVADAVIA – LA PLATA,
- 22) LA PLATA – RÍO GALLEGOS – RÍO GRANDE – LA PLATA,
- 23) LA PLATA – EL CALAFATE – USHUAIA y v.v.,
- 24) LA PLATA – ROSARIO y v.v.,
- 25) CÓRDOBA – BUENOS AIRES y v.v.,
- 26) CÓRDOBA – BUENOS AIRES y v.v.,
- 27) CÓRDOBA – SAN MIGUEL DE TUCUMÁN – SALTA – CÓRDOBA,
- 28) CÓRDOBA – CATAMARCA – LA RIOJA - CÓRDOBA,
- 29) CÓRDOBA – RESISTENCIA – IGUAZÚ – CÓRDOBA,
- 30) CÓRDOBA – EL CALAFATE – USHUAIA – CÓRDOBA,

- 31) CÓRDOBA - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 32) CÓRDOBA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - CÓRDOBA,
- 33) CÓRDOBA - ROSARIO y v.v.,
- 34) CÓRDOBA - MENDOZA y v.v.,
- 35) BUENOS AIRES - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - BUENOS AIRES,
- 36) BUENOS AIRES - IGUAZÚ y v.v.,
- 37) BUENOS AIRES - ROSARIO y v.v.,
- 38) BUENOS AIRES - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.,
- 39) BUENOS AIRES - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE - BUENOS AIRES,
- 40) BUENOS AIRES - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,
- 41) BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - BUENOS AIRES,
- 42) BUENOS AIRES - SAN JUAN - LA RIOJA y v.v.,
- 43) BUENOS AIRES - MENDOZA y v.v.,
- 44) BUENOS AIRES - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE - BUENOS AIRES.

B. Servicios regulares internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo:

- 1) LA PLATA - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - LA PLATA,
- 2) LA PLATA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - LA PLATA,
- 3) LA PLATA - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) - LA PLATA,
- 4) MENDOZA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 5) CÓRDOBA - JUJUY - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) - CÓRDOBA,
- 6) CÓRDOBA - SALTA - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) y v.v.,
- 7) CÓRDOBA - LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 8) CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 9) CÓRDOBA - ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 10) CÓRDOBA - ROSARIO - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 11) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
- 12) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - AUCKLAND (NUEVA ZELANDA) - SYDNEY (MANCOMUNIDAD DE AUSTRALIA) y v.v.,
- 13) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - MADRID (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,
- 14) CÓRDOBA - BUENOS AIRES - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 15) CÓRDOBA - ROSARIO - MADRID (REINO DE ESPAÑA) y v.v.,



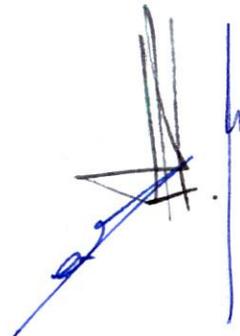
- 16) CÓRDOBA – ROSARIO – MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 17) CÓRDOBA – ROSARIO – SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 18) CÓRDOBA – ROSARIO – RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 19) CÓRDOBA – SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 20) CÓRDOBA – RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 21) ROSARIO – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – ROSARIO,
- 22) BUENOS AIRES – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – BUENOS AIRES,
- 23) BUENOS AIRES – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – BUENOS AIRES,
- 24) BUENOS AIRES – LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.,
- 25) BUENOS AIRES – SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 26) BUENOS AIRES – LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 27) BUENOS AIRES – SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 28) BUENOS AIRES – RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 29) BUENOS AIRES – PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 30) BUENOS AIRES – LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) – BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) y v.v.,
- 31) BUENOS AIRES – USHUAIA – PERTH (MANCOMUNIDAD DE AUSTRALIA) – SINGAPUR (REPÚBLICA DE SINGAPUR) y v.v..

C. Servicios regulares internos de transporte aéreo exclusivo de carga:

- 1) LA PLATA – USHUAIA – RÍO GALLEGOS – COMODORO RIVADAVIA – TRELEW – PUERTO MADRYN – BAHÍA BLANCA – MAR DEL PLATA – BUENOS AIRES,
- 2) BUENOS AIRES – USHUAIA – RÍO GALLEGOS – COMODORO RIVADAVIA – TRELEW – PUERTO MADRYN – BAHÍA BLANCA – MAR DEL PLATA – BUENOS AIRES,
- 3) MERLO – USHUAIA – RÍO GALLEGOS – COMODORO RIVADAVIA – TRELEW – PUERTO MADRYN – BAHÍA BLANCA – MAR DEL PLATA – BUENOS AIRES – MERLO.

D. Servicios regulares internacionales de transporte aéreo exclusivo de carga:

- 1) BUENOS AIRES – MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) – BUENOS AIRES,



- 2) MERLO – MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) – MERLO,
- 3) BUENOS AIRES – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – BUENOS AIRES,
- 4) MERLO – SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) – MERLO.

–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.

4º.- 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).

5º.- 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° 605 -



Ing. Juan Pedro IRIGOIN

PRESIDENTE



Ing. Paolo MARINO

VOCAL



Lic. Alejandro ALVAREZ

VOCAL