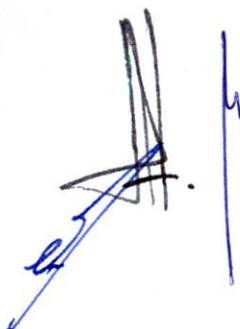


BUENOS AIRES, 24 OCT 2017

VISTO el EXP-ANC:0013394/2017 por el que la empresa SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) 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 omitir y/o alterar escalas:

- 1) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - ROSARIO - RESISTENCIA y v.v.,
- 2) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - RESISTENCIA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.,
- 3) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - RESISTENCIA - FORMOSA y v.v.,
- 4) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - CÓRDOBA - CATAMARCA y v.v.,
- 5) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - CÓRDOBA - SAN JUAN y v.v.,
- 6) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 7) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - ROSARIO - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
- 8) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - MAR DEL PLATA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 9) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - RESISTENCIA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
- 10) RESISTENCIA - SANTIAGO DEL ESTERO - SALTA y v.v.,
- 11) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - RESISTENCIA - POSADAS y v.v.,
- 12) RESISTENCIA - CÓRDOBA - LA RIOJA y v.v.,
- 13) RESISTENCIA - CÓRDOBA - MENDOZA y v.v.,
- 14) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - PUERTO IGUAZÚ - VIRACOPOS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BELO HORIZONTE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - VIRACOPOS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY),
- 15) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - ROSARIO - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
- 16) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - ROSARIO - RESISTENCIA - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.,
- 17) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - BAHÍA BLANCA - VIEDMA y v.v.,
- 18) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,

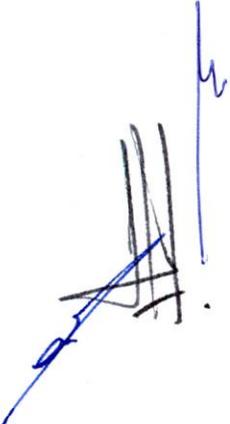


- 19) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - ROSARIO - PUERTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 20) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 21) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - SANTA FE - CÓRDOBA y v.v.,
- 22) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - SANTA FE - MENDOZA - NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 23) BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY) - VIEDMA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 24) MAR DEL PLATA - BAHÍA BLANCA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 25) RESISTENCIA - SAN SALVADOR DE JUJUY - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 26) ROSARIO - BAHÍA BLANCA - NEUQUÉN y v.v.,
- 27) ROSARIO - FORMOSA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
- 28) ROSARIO - LA RIOJA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.,
- 29) ROSARIO - SAN LUIS - NEUQUÉN y v.v.,
- 30) ROSARIO - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 31) ROSARIO - POSADAS y v.v.,
- 32) ROSARIO - SANTIAGO DEL ESTERO - LA RIOJA - SAN JUAN y v.v.,
- 33) BUENOS AIRES - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 34) BUENOS AIRES - RECIFE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 35) BUENOS AIRES - BRASILIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 36) BUENOS AIRES - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 37) BUENOS AIRES - FORT LAUDERDALE (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 38) BUENOS AIRES - ORLANDO (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 39) BUENOS AIRES - LISBOA (REPÚBLICA PORTUGUESA) y v.v.,
- 40) BUENOS AIRES - PARÍS (REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 41) BUENOS AIRES - FRANKFURT (REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA) y v.v.,
y

CONSIDERANDO:

Que la referida petición ha sido tratada en la Audiencia Pública N° 219 como PEDIDO XI, 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, SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) fundamentó su solicitud señalando que opera en el país ininterrumpidamente desde 1999, con personal técnico, operacional y administrativo altamente capacitado; que su capital es argentino y está integrado



mayoritariamente por la empresa VÍA BARILOCHE S.A., dedicada al autotransporte terrestre de pasajeros y carga de corta, media y larga distancia.

Que la peticionaria destacó que su intención es desarrollar y potenciar el transporte aéreo dentro del marco de la complementariedad con los diversos medios de transporte, aspirando a un sistema en donde cada uno de esos medios pueda operar con tarifas económicamente retributivas y no se fomente la hegemonía de un sector sobre otro.

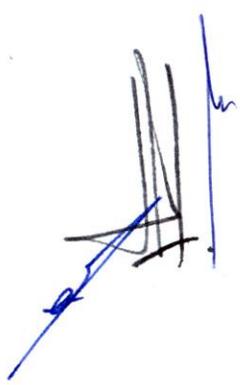
Que en ese orden de ideas, SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) señaló que ha diseñado un sistema integrado de transporte en red, en el cual el pasajero llegará al aeropuerto en ómnibus y se retirará del mismo también en ómnibus, conectándose con destinos de corta y media distancia a los que el avión no llega. Agregó que de tal modo, cada aeropuerto será considerado un "hub" aéreo y también un "hub" terrestre.

Que ampliando ese aspecto de su alocución, la empresa peticionaria hizo constar que su principal accionista, el GRUPO VÍA BARILOCHE, tiene como objetivo el desarrollo del transporte aéreo en comunión con el transporte terrestre, de forma tal puedan vincularse en forma económica y eficiente casi 35 destinos aéreos con más de 600 localidades del país y con destinos regionales e internacionales, en beneficio de los usuarios y generando un efecto multiplicador que permitirá incorporar pasajeros al medio aéreo gracias al ómnibus.

Que en referencia al plan de rutas propuesto, la peticionaria indicó que además de la conexión con BUENOS AIRES, pretende potenciar la comunicación en forma directa, a través de "hubs" en ROSARIO, RESISTENCIA y CÓRDOBA, de ciudades de importancia que hoy requieren del punto BUENOS AIRES como redireccionador de destinos. Agregó que a su entender, uno de los activos de la fortaleza económica del país es contar con un sistema de transporte que lo comunique eficientemente con las principales ciudades de la región y del mundo, destacando su interés de explotar nuevos destinos internacionales a los cuales hoy no hay acceso directo, entre los cuales mencionó a ORLANDO y LISBOA.

Que SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) destacó que su proyecto no se enmarca en los denominados "low cost"; que se desarrollará en tres etapas, que incluyen un cronograma de incorporación de aeronaves, al final de las cuales contará con ocho equipos; que el financiamiento inicial del proyecto estará a cargo del GRUPO VÍA BARILOCHE, que aportará recursos propios por un millón de dólares y que al finalizar dichas etapas rondaría los setecientos millones de esa moneda.

Que, por otra parte, la peticionaria agregó que según sus cálculos, en el comienzo de las operaciones ofrecerá más de 180 puestos de trabajo y se



generarán unos 1.200 empleos indirectos, y al cabo de cinco años los empleos directos ascenderán a 850 y los indirectos a 5.000.

Que SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) destacó que su accionista mayoritario le brinda acceso sin mayor costo a su sistema propio de reservas y ventas de pasajes, que cuenta con 500 bocas distribuidas en todo el país y se encuentra en pleno funcionamiento. Agregó que entre otros servicios, brindará a sus pasajeros catering a bordo, que también será provisto por VÍA BARILOCHE, dado que esa empresa posee plantas de elaboración propia en distintos puntos del país que abastecen actualmente a su planta de transporte automotor.

Que finalizando su exposición, la peticionaria hizo constar que la necesidad, utilidad y conveniencia de su pedido se evidencian en la posibilidad de contar con la primera y única propuesta integradora entre dos medios de transporte hasta ahora irreconciliablemente competitivos, como son el aéreo y el terrestre.

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 de los beneficios derivados del transporte aéreo para la actividad económica en general.

Que en ese sentido se expresó el expositor 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 peticionaria, 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 nuevas empresas 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 y TRELEW, y de la ciudad de VIEDMA, también solicitada como destino, señalaron el potencial productivo y turístico de la costa atlántica patagónica, expresándose a favor de los servicios de solicitados.

Que en igual sentido se expresó el representante de TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR, quien mencionó que para esa provincia, a la cual pretende llegar la peticionaria por USHUAIA, 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 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, quienes resaltaron la mejoría que significa para su economía la instalación de un "hub" de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. en el aeropuerto de su ciudad capital, 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 el objeto de potenciar el turismo.

Que las alocuciones de los representantes de las provincias de MENDOZA, MISIONES, SALTA y SAN JUAN a las cuáles SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) 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 provenientes de 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 la ciudad de POSADAS con localidades cercanas de otras provincias 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 de la actividad turística y del resto de las economías de la región.

Que los oradores inscriptos por JUJUY y CATAMARCA, destinos también incluidos por SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) 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 dos ciudades, coincidieron en la necesidad de contar con más conexiones directas internas e internacionales como modo de potenciar su economía y generar oportunidades de trabajo. En ese sentido, los representantes de 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 en similares términos acerca de la disminución de las operaciones aéreas a su ciudad se expresó el representante de SANTA FE, destino al que SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) solicita operar, señalando que no cuenta con vuelos los fines de semana y que sólo tiene conexión con BUENOS AIRES. En ese sentido, destacó que la ausencia de servicios afecta a su incipiente actividad turística y manifestó su interés en conectar con todo el país, en especial con CÓRDOBA.

Que por su parte, la representante del Ente de Turismo de CHACO apoyó la solicitud de la peticionaria, dado que prevé operar con un "hub" en RESISTENCIA, y destacando la conectividad 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, 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 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.

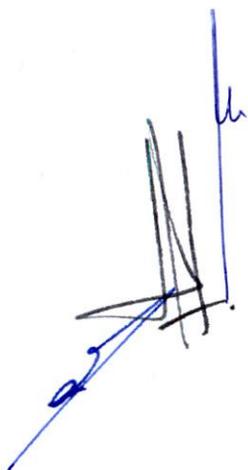
Que continuando con su alegato, objetó la entrada al mercado aéreo de las transportadoras denominadas de bajo costo, "low cost", por entender que sus prácticas son perjudiciales para dicho mercado y para los trabajadores. Agregó que se opondrá a cualquier operación que pretenda iniciarse sin que previamente 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 SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) reconozca que la operación arrojaría un resultado económico negativo y que estén siendo explotadas por otro transportista, puesto que su otorgamiento violaría preceptos de la Ley N° 19.030. Agregó que también deberían ser rechazadas las rutas que la empresa prevé explotar con posterioridad a los 180 días de otorgadas en concesión, puesto que el Código Aeronáutico y su reglamentación determinan que el inicio de la actividad debe concretarse antes de ese plazo, y que tampoco deben aceptarse aquéllas en cuya presentación no se hubieran completado los datos exigibles, por considerar que la ausencia de información dificulta su análisis en la Audiencia Pública.

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

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

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

Que diversos participantes inscriptos presentaron sus alegatos por escrito. El Sr. Edgardo CARRANZA efectuó críticas hacia las autoridades nacionales vinculadas al transporte; hacia directivas del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS -ORSNA-, referidas al control de los concesionarios de aeropuertos y hacia la actuación de dichos concesionarios; hacia

la conducción de las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A., cuestionando igualmente la vigencia y validez de diversas normas de aplicación en el ámbito aeronáutico, entre ellas, el decreto que declaró la emergencia del sector.

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

Que también la UNIÓN DE AVIADORES DE LÍNEAS AÉREAS (UALA) dispuso presentarse por escrito, realizando una descripción muy crítica del estado de los servicios aeroportuarios y de asistencia al vuelo; realizó comentarios desfavorables acerca de las autoridades aeronáuticas, de las empresas denominadas de bajo costo, "low cost", y de las autorizaciones otorgadas luego de la Audiencia Pública anterior, celebrada en diciembre de 2016.

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

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

Que la UNIÓN DEL PERSONAL SUPERIOR Y PROFESIONAL DE EMPRESAS AEROCOMERCIALES (UPSA), el PROGRAMA DE PROPIEDAD PARTICIPADA DEL PERSONAL DE AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y el PROGRAMA DE PROPIEDAD PARTICIPADA DEL PERSONAL DE AUSTRAL



LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. hicieron presentaciones por escrito de idéntico tenor.

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

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

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

Que en particular referencia a la solicitud de SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA), los citados participantes reiteraron su oposición al otorgamiento de rutas que conecten con AEROPARQUE, argumentando su saturación operativa, y también a que se concedan permisos con facultad de alterar, omitir o sustituir escalas, por entender que esa facultad distorsiona lo peticionado.

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

Que esta Junta solicitó a la peticionaria la presentación por escrito de su respuesta a las observaciones efectuadas por los participantes en la Audiencia Pública, lo cual fue cumplimentado el 19 de septiembre del corriente año, mediante TRI-ANC:0037646/2017.

Que respondiendo a las observaciones planteadas, SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) expresó que las mismas no se vinculan al objeto de la Audiencia Pública, el cual, para el caso de las oposiciones, sería

demostrar la ausencia de una necesidad, utilidad y conveniencia del pedido que pretende objetarse. En ese entendimiento, solicita su rechazo por infundadas.

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.

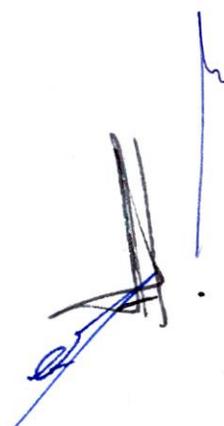
Que es función de esta Junta evaluar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios peticionados, considerando en forma concreta lo preceptuado por el Decreto N° 2.186/92.

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.

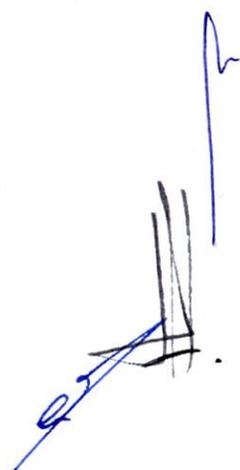
Que las restantes objeciones formuladas referentes al resguardo de los derechos de los que son titulares las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS – CIELOS DEL SUR S.A constituyen la materia específica en que debe intervenir esta Junta, a fin de asesorar acerca de la posibilidad 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 de las rutas internas solicitadas, las diagramadas por la peticionaria con origen en RESISTENCIA y en ROSARIO, enumeradas como 10), 12) y 13) y 26) a 32), respectivamente, no son concurrentes con los servicios que prestan actualmente otros operadores, por lo cual resulta conveniente su otorgamiento, considerando el interés en fomentar la conectividad de ciudades del interior del país entre sí evitando el paso obligado por BUENOS AIRES.

Que la totalidad de los servicios domésticos peticionados que tienen como origen BUENOS AIRES, por el AEROPARQUE JORGE NEWBERY, cuentan con operaciones regulares prestadas por diversas empresas en sus tramos iniciales (los que conectan AEROPARQUE con la primera escala requerida).

Que las citadas operaciones regulares con origen en AEROPARQUE registraron, en el primer semestre del año en curso, coeficientes de ocupación por encima del 70%, el cual resulta suficientemente elevado, para aconsejar la incorporación de un nuevo explotador.

Que con relación a la ruta MAR DEL PLATA – BAHÍA BLANCA – SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v., listada en el orden 24), sólo se encuentra operada en el primer tramo por otro explotador. No obstante, la ruta indicada considerada en su conjunto no es concurrente y por lo tanto, se considera pertinente aconsejar su otorgamiento, dado que contribuye a mejorar la conectividad interna de nuestro territorio por una vía no explotada hasta el presente.

Que con relación a las rutas numeradas por la peticionaria como 30) ROSARIO – POSADAS – PUERTO IGUAZÚ y v.v. y 31) ROSARIO – POSADAS y v.v., habiéndose solicitado la concesión con facultad de omitir y/o alterar escalas, cabe subsumirlas en una única ruta que será la peticionada como ROSARIO – POSADAS – PUERTO IGUAZÚ y v.v., manteniendo el orden propuesto originariamente.



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 que sean otorgadas en concesión a SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) las rutas internas que requiere, con facultad de alterar u omitir escalas.

Que la peticionaria ha solicitado, igualmente, la concesión de servicios internacionales de transporte aéreo en diversas rutas internacionales regionales y de largo recorrido.

Que de las rutas citadas, las proyectadas con origen en el AEROPARQUE JORGE NEWBERY contienen una escala doméstica anterior al destino internacional, fijada en ROSARIO en la mayoría de los casos y en PUERTO IGUAZÚ en uno de ellos.

Que considerando que el pedido se formula con facultad de omitir o alterar escalas, se hace constar que con excepción del tramo ROSARIO – MONTEVIDEO, el resto de los que unen la escala doméstica de la ruta con el punto extranjero no cuentan con servicios regulares actualmente. Se señala asimismo, que los servicios directos que se prestan desde AEROPARQUE a los destinos internacionales requeridos registraron, en el primer semestre del corriente año, coeficientes de ocupación superiores al mínimo considerado para propiciar su otorgamiento.

Que la ruta que proyecta unir RESISTENCIA con SANTA CRUZ DE LA SIERRA a través de SAN SALVADOR DE JUJUY tampoco cuenta con servicios de transporte aéreo regular.

Que las rutas con origen en BUENOS AIRES y destino en distintos puntos de la REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL –RIO DE JANEIRO , RECIFE y BRASILIA- y en SANTIAGO DE CHILE, se encuentran operadas prioritaria o exclusivamente por explotadores extranjeros. Por ello, se considera importante fomentar y fortalecer la participación de la bandera argentina en los referidos destinos regionales.

Que el resto de las rutas internacionales que solicita la peticionaria, cuyos destinos son FORT LAUDERDALE, ORLANDO, LISBOA, PARÍS y

FRANKFURT, no son concurrentes con los servicios de otras empresas, por lo cual se recomienda su concesión.

Que al respecto se señala que esta Junta considera necesario continuar conectando a nuestro país con el extranjero, no sólo desde BUENOS AIRES, por lo cual constituye un elemento destacable que una importante proporción de las rutas solicitadas, si bien tiene su origen en dicha ciudad, ha sido diseñada previendo una o más escalas en ciudades del interior del país.

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 para la bandera argentina.

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 viajeros.

Que consecuentemente esta Junta considera conveniente, necesario y de utilidad general el otorgamiento de la totalidad de las rutas internacionales requeridas.

Que sin perjuicio de lo precedentemente expresado, SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) mencionó como punto de origen de gran parte de las rutas que solicita desde BUENOS AIRES al AEROPARQUE JORGE NEWBERY. 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

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 SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) 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 CRJ 200.

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.

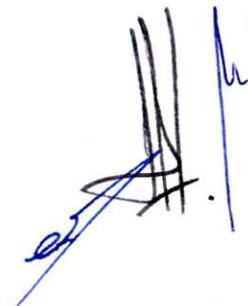
Que conforme con tal criterio, el llamado a Audiencia Pública fue formulado sin limitación de capacidad de equipo de vuelo.

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 SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA) en los términos indicados en el punto siguiente.

2°.- Proponer se dé curso favorable a la concesión solicitada por SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA), para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga con aeronaves de gran porte, con facultad de omitir y/o alterar escalas, por el plazo de QUINCE (15) años, en las siguientes rutas cuya numeración mantiene el orden originario de su pedido:

- 1) BUENOS AIRES - ROSARIO - RESISTENCIA y v.v.,
- 2) BUENOS AIRES - RESISTENCIA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.,
- 3) BUENOS AIRES - RESISTENCIA - FORMOSA y v.v.,
- 4) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - CATAMARCA y v.v.,
- 5) BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SAN JUAN y v.v.,
- 6) BUENOS AIRES - NEUQUÉN - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 7) BUENOS AIRES - ROSARIO - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
- 8) BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 9) BUENOS AIRES - RESISTENCIA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
- 10) RESISTENCIA - SANTIAGO DEL ESTERO - SALTA y v.v.,
- 11) BUENOS AIRES - RESISTENCIA - POSADAS y v.v.,
- 12) RESISTENCIA - CÓRDOBA - LA RIOJA y v.v.,
- 13) RESISTENCIA - CÓRDOBA - MENDOZA y v.v.,
- 14) BUENOS AIRES - PUERTO IGUAZÚ - VIRACOPOS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BELO HORIZONTE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - VIRACOPOS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BUENOS AIRES (AEROPARQUE JORGE NEWBERY),
- 15) BUENOS AIRES - ROSARIO - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.,
- 16) BUENOS AIRES - ROSARIO - RESISTENCIA - ASUNCIÓN (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.,
- 17) BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - VIEDMA y v.v.,
- 18) BUENOS AIRES - EL CALAFATE - USHUAIA y v.v.,
- 19) BUENOS AIRES - ROSARIO - PUERTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,

- 20) BUENOS AIRES - ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 21) BUENOS AIRES - SANTA FE - CÓRDOBA y v.v.,
- 22) BUENOS AIRES - SANTA FE - MENDOZA - NEUQUÉN - COMODORO RIVADAVIA y v.v.,
- 23) BUENOS AIRES - VIEDMA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 24) MAR DEL PLATA - BAHÍA BLANCA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.,
- 25) RESISTENCIA - SAN SALVADOR DE JUJUY - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.,
- 26) ROSARIO - BAHÍA BLANCA - NEUQUÉN y v.v.,
- 27) ROSARIO - FORMOSA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.,
- 28) ROSARIO - LA RIOJA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.,
- 29) ROSARIO - SAN LUIS - NEUQUÉN y v.v.,
- 30) ROSARIO - POSADAS - PUERTO IGUAZÚ y v.v.,
- 31) ROSARIO - SANTIAGO DEL ESTERO - LA RIOJA - SAN JUAN y v.v.,
- 32) BUENOS AIRES - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 33) BUENOS AIRES - RECIFE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 34) BUENOS AIRES - BRASILIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.,
- 35) BUENOS AIRES - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.,
- 36) BUENOS AIRES - FORT LAUDERDALE (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 37) BUENOS AIRES - ORLANDO (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.,
- 38) BUENOS AIRES - LISBOA (REPÚBLICA PORTUGUESA) y v.v.,
- 39) BUENOS AIRES - PARÍS (REPÚBLICA FRANCESA) y v.v.,
- 40) BUENOS AIRES - FRANKFURT (REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA) y v.v.

–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.

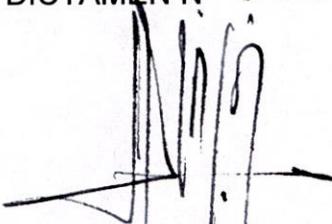
–La concesión que eventualmente se otorgue deberá quedar sometida a las condiciones de operación y limitaciones que correspondan a los aeródromos respectivos y, en su caso, a la obtención de los derechos de tráfico o capacidad necesarios para su efectivo ejercicio.

3º.- 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).



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

DICTAMEN N° 606 -



Ing. Juan Pedro IRIGOIN

PRESIDENTE



Ing. Paolo MARINO

VOCAL



Lic. Alejandro ALVAREZ

VOCAL