



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Dictamen firma conjunta

Número:

Referencia: EX-2018-35722471-APN-ANAC#MTR - DICTAMEN AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.

VISTO el EX-2018-35722471-APN-ANAC#MTR, por el que la empresa AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. solicita concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, por el término de QUINCE (15) años, utilizando aeronaves de gran porte del tipo ATR-72-600 y AIRBUS A320, y con facultad de omitir y/o alterar escalas, en las rutas y frecuencias que se detallan a continuación:

1. BAHÍA BLANCA - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) - NEUQUÉN - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - SAN CARLOS DE BARILOCHE - COMODORO RIVADAVIA - EL CALAFATE - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.: SIETE (7) frecuencias semanales;
2. MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES - ROSARIO - CÓRDOBA - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - FOZ DE IGUAZÚ (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BRASILIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - SALVADOR DE BAHÍA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v., SIETE (7) frecuencias semanales;
3. BUENOS AIRES - ROSARIO - RECONQUISTA - CÓRDOBA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) - FOZ DE IGUAZÚ (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - NUEVA YORK (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.: SIETE (7) frecuencias semanales;
4. BUENOS AIRES - NEUQUÉN - MENDOZA - CÓRDOBA - CORRIENTES - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - NUEVA YORK (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.: SIETE (7) frecuencias semanales;
5. NEUQUÉN - BUENOS AIRES - ROSARIO - CÓRDOBA - SAN JUAN - MENDOZA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) -

MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - NUEVA YORK (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.: SIETE (7) frecuencias semanales;

6. BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - MENDOZA - LA RIOJA - CATAMARCA - SALTA - RESISTENCIA - PUERTO IGUAZÚ - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.: SIETE (7) frecuencias semanales; y

CONSIDERANDO:

Que la referida petición ha sido tratada en la Audiencia Pública N° 221 como PEDIDO II, de conformidad con lo establecido en los Artículos 102, 108 y 128 del Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) y que se agregó al expediente de la referencia la versión taquigráfica de lo expresado durante dicho acto, mediante el IF-52610659-APN- -DNTA#ANAC que obra como orden 73.

Que en la exposición realizada en la audiencia pública, AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. (en adelante AVIAN) fundamentó su solicitud en el tipo de operación proyectado, consistente en la explotación de los servicios a través de “corredores” que conforman un sistema de vuelos que, a su criterio, brindará mayor conectividad y contribuirá a la integración y desarrollo económico y social del país. Destacó que tales corredores se componen de rutas y tramos en los que ya cuenta con concesión a los que suma otras nuevas rutas y tramos, agregando que se encuentra focalizado en operaciones de cabotaje integradas con el ámbito internacional regional, con fines turísticos, comerciales y culturales, y que el esquema previsto permitirá el acceso a múltiples conexiones internacionales a través de acuerdos con distintos transportadores aéreos.

Que respecto de las prestaciones que brinda, la transportadora destacó que sus servicios incluyen el transporte de equipaje en cabina y en bodega y la provisión de catering, además de mencionar que se encuentra trabajando en nuevas propuestas para los pasajeros, orientadas a mejorar la oferta de servicios con tarifas competitivas y accesibles.

Que continuando su alocución, la peticionaria señaló que las aeronaves escogidas para llevar a cabo los servicios proyectados -ATR 72-600 para rutas cortas y Airbus A320 para trayectos de mediana y larga distancia- ofrecen una versatilidad que permite intercambiarlas según las necesidades de programación y las fluctuaciones del mercado. Hizo constar que tal posibilidad es fundamental para la sustentabilidad de la empresa en el largo plazo, dado que pretende operar bajo un coeficiente económico razonable, para lo cual la oferta de capacidad debe estar empalmada con el nivel de demanda que presentan las distintas rutas.

Que en otro orden de ideas, AVIAN destacó que a partir de su solicitud podrían crearse TRESCIENTOS (300) nuevos puestos de trabajo directos, con lo cual emplearía a QUINIENTAS TREINTA (530) personas, elevando a 5,5 los miembros de tripulación por aeronave. Señaló además, que según su estimación se crearían MIL CIENTO CINCUENTA (1.150) empleos indirectos.

Que siguiendo con su exposición, la peticionaria mencionó que la base de sus operaciones es el punto BUENOS AIRES y que por ello entiende que podrá operar en el Aeroparque “Jorge Newbery” y en los aeropuertos de EL PALOMAR y de EZEIZA, si bien señaló que mantiene su base principal en Aeroparque y una secundaria EZEIZA y que establecerá nuevas bases que faciliten la operatoria, los descansos de la tripulación y el pernocte de aeronaves.

Que AVIAN remarcó la importancia de sus inversiones -en importación de aeronaves, capacitación de personal en el exterior, contratación de sistemas operativos, administrativos y de distribución-, precisando que sumarían alrededor de CIENTO TREINTA Y UN MILLONES DE DÓLARES (US\$ 131.000.000.-), considerando las comprometidas en las audiencias públicas previas y en la actual.

Que en esa línea de argumentación, la empresa manifestó que cuenta con certificación IOSA que le permite optimizar procesos, establecer acuerdos comerciales y mantener estándares de seguridad a nivel internacional, destacando que opera bajo los estándares de la transportadora Avianca, la cual cuenta con una trayectoria de cien años ininterrumpidos en la prestación de servicios aéreos en todo el mundo.

Que a modo de conclusión, AVIAN hizo constar que su solicitud cumple con los parámetros establecidos en el Artículo 102 del Código Aeronáutico, puesto que los servicios que solicita son convenientes dado que ofrecen mayores y mejores conexiones con destinos turísticos y comerciales de todo el país, y son necesarios y de utilidad general porque proveen una mayor frecuencia para cubrir la demanda de tráfico, además de interconectar ciudades que antes no contaban con servicio de transporte aéreo.

Que respecto de las solicitudes tratadas en la Audiencia Pública N° 221 expusieron, entre otros, organismos públicos como el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (en adelante ORSNA); la EMPRESA NACIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA SOCIEDAD DEL ESTADO (en adelante EANA); la JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (en adelante JIAAC) y el Coordinador de Transporte Aero comercial del MINISTERIO DE TRANSPORTE; autoridades y organismos públicos de nivel provincial y municipal; así como asociaciones y particulares interesados; asociaciones gremiales que representan al personal empleado en diversos sectores del transporte aéreo y otros organismos tales como la ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (en adelante IATA) y la CÁMARA DE COMPAÑÍAS AÉREAS EN ARGENTINA (en adelante JURCA).

Que el Coordinador de Transporte Aero comercial del MINISTERIO DE TRANSPORTE, señor Mariano ANSALDO, en su carácter de orador, se refirió al objetivo del Gobierno de duplicar el tráfico aéreo de cabotaje, a fin de llegar al año 2022 en línea con los niveles alcanzados por otros países de la región. Al respecto el funcionario destacó el importante crecimiento de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. (en adelante ARSA) como así también su mejora en el servicio y en el gerenciamiento más profesional. En cuanto al ingreso de nuevas empresas y al crecimiento de las existentes, el coordinador señaló que resulta necesario mantener los estándares de seguridad operacional.

Que el presidente del ORSNA, señor Patricio DI STEFANO, se refirió al avance de las DOSCIENTAS CINCUENTA Y SIETE (257) obras aeroportuarias planificadas y/o en ejecución, entre las que citó, al aeropuerto de MENDOZA donde se intervino la pista y se concluyeron el estacionamiento y las plataformas en TRES (3) meses; el aeropuerto de SAN MIGUEL DE TUCUMÁN; la torre del aeropuerto de PUERTO IGUAZÚ y la torre de Aeroparque, señalando asimismo el caso de la terminal de pasajeros de COMODORO RIVADAVIA.

Que, en tal sentido, el funcionario argumentó que en el país se están construyendo, al mismo tiempo, ONCE (11) terminales y ONCE (11) aeropuertos, lo cual constituye en su opinión un récord histórico en nuestro país, incluyendo ello la remodelación del Aeropuerto Internacional “Ministro Pistarini” de EZEIZA y del Aeroparque “Jorge Newbery”; destacando asimismo que, a través del Aeropuerto de EL PALOMAR, fueron transportados SETECIENTOS MIL (700.000) pasajeros.

Que el mencionado representante además citó el caso de las obras iniciadas y a iniciarse en los aeropuertos de JUJUY, MAR DEL PLATA, SAN JUAN, LA RIOJA, CATAMARCA, SAN FERNANDO y CÓRDOBA.

Que, asimismo, el representante del ORSNA mencionó como logro a destacar, la baja en las tasas aeroportuarias, lo cual favoreció la reducción en los costos de vuelos internacionales y de los vuelos domésticos, alcanzándose un valor inferior en comparación a los que se pagan en otros países de la región como CHILE, PERÚ, MÉXICO y URUGUAY, entre otros. Asimismo, señaló que la empresa ARSA ha continuado mejorando sus indicadores de operación, arrastrando a la industria también hacia esos nuevos parámetros y elevando el nivel de la competencia.

Que, a continuación, tomó la palabra el presidente de la EANA, señor Gabriel GIANOTTI, quien se refirió al proceso de modernización del espacio aéreo y de los servicios de tránsito aéreo, a fin de proveer toda la infraestructura para dotar al sistema de las capacidades que permitan desarrollar las operaciones aéreas en términos de comunicación, navegación, vigilancia y la instalación de radares en CINCUENTA y SEIS (56) aeropuertos, CINCO (5) centros de control de área -los ACC (“Area Control Center”)-, para lo cual se

cuenta con una dotación de más de DOS MIL (2.000) empleados destinados a mejorar estas tareas.

Que, en tal sentido, el funcionario destacó que el organismo se encuentra trabajando sobre pilares claves que robustecen al sector, tales como capacidad, confiabilidad y eficiencia, dentro de un gran marco de seguridad operacional certificada a nivel de la normativa internacional, con el objetivo de alcanzar mayor y mejor cantidad de servicios, mayor volumen de operaciones, mayor puntualidad y eficiencia, para lo cual señaló que la EANA cuenta con PESOS CUATRO MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MILLONES (\$ 4.868.000.000,00) para destinar a comunicaciones, navegación, vigilancia, torres de control, planificación y búsqueda y salvamento.

Que, a su vez, el representante de la EANA manifestó que el referido organismo se encuentra en proceso de incorporación de nuevos equipos y tecnologías, proveyendo el servicio de aproximación radar en el Aeroparque “Jorge Newbery” y en los aeropuertos de EL PALOMAR, “Ministro Pistarini” de EZEIZA e “Ingeniero Ambrosio Taravella” de la ciudad de CÓRDOBA, además de similar incorporación de canales meteorológicos de los radares primarios a los sistemas que utilizan los controladores para que dispongan de toda la información, con el objetivo de satisfacer la demanda creciente, en forma segura y ordenada y lograr que la capacidad del espacio aéreo sea mayor que la capacidad aeroportuaria del sector.

Que, a su turno, el señor Juan Francisco MANGIAMELLI, Director Nacional de Control de Gestión y Desarrollo de la JIAAC, manifestó que una de las tareas de dicho organismo es la definición de la estadística, identificándose como una parte del engranaje de la seguridad operacional, en tanto se ocupa de analizar los sucesos definidos por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (en adelante OACI) según los parámetros internacionales como accidentes, incidentes, e incidentes graves. Entre los resultados que arroja dicha información, el representante de la JIAAC se refirió a los productos de seguridad operacional que no solamente derivan de la investigación de un caso en particular sino además de las tendencias, pudiéndose derivar de las mismas cuáles son los factores contribuyentes que afectan la operación.

Que la representante de la IATA, señora María José TAVEIRA, destacó que durante el último año volaron en el mercado doméstico TRECE MILLONES (13.000.000) de pasajeros y CATORCE MILLONES SETECIENTOS MIL (14.700.000) en el internacional, lo cual denota un crecimiento de aproximadamente el QUINCE POR CIENTO (15%) con respecto al año anterior y un VEINTICUATRO POR CIENTO (24%) en promedio con respecto al año 2015, destacando la importancia de la conectividad y la competitividad en el desarrollo del transporte aéreo.

Que, conforme los índices de conectividad elaborados por la IATA, la representante afirmó que en nuestro país durante los últimos CINCO (5) años el nivel de operación aumentó un TREINTA POR CIENTO (30%), del mismo modo que lo hizo el promedio mundial, por lo cual en su opinión, aún debe alcanzarse un mayor porcentaje de crecimiento, destacando que una mayor conectividad ayuda a alcanzar la competitividad, razón por la cual las líneas aéreas intentarán conectar más si el país es más competitivo.

Que en cuanto a las solicitudes a tratar en la audiencia, la IATA expresó su apoyo a todas las iniciativas que lleven a una mayor oferta de servicios en el transporte aéreo, una mayor apertura del mercado y también una mayor cantidad de provisión de servicios relacionados con el transporte aéreo, todo lo cual favorece que la industria aérea siga siendo un motor de la economía.

Que, a su turno, el representante de la JURCA, señor Felipe BARAVALLE, manifestó su apoyo a la apertura de nuevos actores en el sector, por cuanto ello trae aparejado cambios positivos, no solamente en términos de beneficios directos, como nuevas fuentes de trabajo calificado y muy bien remunerado, sino también beneficios indirectos a través de la creación de empleo indirecto e inversiones.

Que, asimismo, el señor BARAVALLE se refirió al modelo de servicios “low cost” al cual calificó como un negocio que ha sido probado en otros mercados, siendo tan seguro como los tradicionales, el cual no obstante deberá contar con la adecuada flexibilidad a fin de acompañar la demanda de los operadores y de sus pasajeros.

Que, por otra parte, el citado organismo que nuclea a las líneas aéreas, puso de relieve el proceso de modernización y remodelación de los aeropuertos en las ciudades del interior del país, habilitando según su parecer, más capacidad para atender más pasajeros, lo cual se manifiesta en la mejora continua de los indicadores de operación de la misma, lo que permitió a la industria alcanzar nuevos parámetros y elevar el nivel de la competencia.

Que las autoridades provinciales, los funcionarios municipales así como los organismos públicos relacionados con las actividades turísticas se manifestaron, en general, a favor de los servicios peticionados.

Que la Ministra de Turismo, Cultura y Deportes de la provincia de RÍO NEGRO, Arabela CARRERAS, se expresó a favor de la apertura aerocomercial y mencionó que en ocasión de esta audiencia CINCO (5) aerolíneas solicitaron CINCUENTA Y SIETE (57) rutas que incluyen aeropuertos en RÍO NEGRO, de las cuales VEINTIUNA (21) son internacionales y todas operan SAN CARLOS DE BARILOCHE, que es el aeropuerto internacional no sólo de dicha provincia sino también de la región, con conectividad directa con SAN PABLO, con beneficios muy positivos para temporada de invierno.

Que la representante del Instituto de Turismo del Chaco señora Mora DICEMBRINO presente en la audiencia, se refirió a la importancia de RESISTENCIA como “hub” o centro de distribución de tráfico, con conexiones aéreas con la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (en adelante CABA) y CÓRDOBA, destacando además que RESISTENCIA ha sido la ruta más rentable de ARSA en el año 2016.

Que por su parte la autoridad de turismo de la provincia de MENDOZA, señora Gabriela TESTA, destacó la mejora de la infraestructura de la red aeroportuaria y el ingreso de nuevas empresas al mercado en su provincia e indicó que los vuelos de cabotaje tuvieron una ocupación promedio del SETENTA Y SIETE POR CIENTO (77%), según los datos facilitados por la EANA, en tanto que los vuelos internacionales ascendieron a un OCHENTA POR CIENTO (80%) de ocupación, llegando a MENDOZA TRES MILLONES QUINIENTOS MIL (3.500.000) turistas, entre nacionales y extranjeros, con un gran potencial aún por delante, lo cual incluye a los aeropuertos de SAN RAFAEL y MALARGÜE, sitios en dicha provincia.

Que el secretario de Articulación del Ministerio de Cultura, Turismo y Deportes de la Provincia de Salta, señor Ignacio CROTTO, señaló la importancia del turismo para la economía de su provincia, a la que mencionó como uno de los destinos más importantes del país en esa actividad.

Que, asimismo manifestó que, actualmente se encuentran operando servicios hacia la Ciudad de SALTA, ARSA, ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A., AMASZONAS, LATAM y BOA y que, con dichas líneas aéreas vienen trabajando muy bien y han hecho muchas acciones en cooperación y promoción en forma conjunta, principalmente con ARSA, ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A. y LATAM.

Que la titular de la Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires, señora Martina PIKIELNY y el Director General de Inteligencia de Mercado y Observatorio del Ente de Turismo del Gobierno de la CABA, señor Federico ESPER, se expresaron a favor de la posibilidad de que más aerolíneas conecten los puntos y ciudades de nuestro país con el resto de la Argentina y el mundo.

Que, asimismo, expuso sus argumentos el Ente de Turismo Municipal de Mar del Plata, por la señora Gabriela MAGNOLER, quien mencionó que en el año 2018 la ciudad alcanzó la cifra de CIENTO CINCUENTA Y CUATRO MIL (154.000) pasajeros transportados, lo que significa el SESENTA Y OCHO POR CIENTO (68 %) de crecimiento de la demanda, siendo el segundo aeropuerto nacional que más ha crecido en el primer semestre de este año.

Que además intervinieron por el Aeropuerto Internacional de Rosario, el señor Matías GALÍNDEZ en su calidad de presidente y por el Ente Aeropuerto Sauce Viejo, el señor Santiago Luis AMEZAGA, destacando en el caso de ROSARIO, que en los últimos CUATRO (4) años, se alcanzó un crecimiento de un CUATROCIENTOS POR CIENTO (400%), con conexiones con SANTA CRUZ DE LA SIERRA y

ASUNCIÓN DEL PARAGUAY. Además, se hizo hincapié en la potencial conectividad con ciudades del BRASIL a partir de las solicitudes de la presente audiencia.

Que, por otra parte, durante la audiencia expusieron sus posiciones los representantes gremiales registrados como participantes: la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE AERONAVEGANTES (en adelante AAA); LA ASOCIACIÓN DE TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN (en adelante ATEPSA), la ASOCIACIÓN DEL PERSONAL AERONÁUTICO (en adelante APA); la ASOCIACIÓN DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS (en adelante APLA); la UNIÓN DE AVIADORES DE LÍNEAS AÉREAS (en adelante UALA), la ASOCIACIÓN DE TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS (en adelante ATCPEA) y la ASOCIACIÓN DEL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO (en adelante APTA) los cuales coincidieron en apoyar el crecimiento y el desarrollo de la industria aeronáutica; no obstante, en sus respectivas exposiciones hicieron notar la necesidad de contar con una política adecuada en materia de transporte aerocomercial y de infraestructura aeroportuaria.

Que asimismo, dichas asociaciones gremiales se expresaron en contra de las empresas denominadas “low cost”, por entender que desarrollarían políticas laborales en desmedro de la seguridad aérea y de los trabajadores, llevando a la actividad a una situación de precariedad laboral con su respectivo impacto en las condiciones de trabajo, a cuyos fines solicitaron que se instituyan para esas empresas, los convenios colectivos de trabajo correspondientes a cada rubro de la actividad.

Que el representante de la AAA, señor Santiago JUNOR expresó que se entregaron cientos de rutas que no se explotan en su gran mayoría, por lo que las empresas no acompañan el crecimiento proyectado. Consideró asimismo, como cuestiones innegociables el trabajo de calidad y por sobre todas las cosas, la seguridad en las operaciones aéreas. A continuación, dicho representante señaló que en el mercado doméstico se está operando con un factor de ocupación muy bajo, con serios problemas en las aerolíneas. Al respecto, citó el caso de AVIAN, cuyo plan de crecimiento con AIRBUS A-320 se encuentra demorado y reducido, en tanto que en el caso de ANDES se informó sobre la supuesta devolución de dos B-737, frenándose además el proceso de ingreso de personal, a lo que agregó que ARSA se encuentra atravesando una situación “financieramente complicada”.

Que, en mérito a tales argumentaciones, el representante gremial demandó que se tome a ARSA y a AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS – CIELOS DEL SUR S.A. (en adelante AUSTRAL) como una política de Estado, porque según sus dichos, “la aerolínea de bandera es soberanía”.

Que el representante de la ATEPSA, señor Jonatan DOINO, expresó su preocupación por cuanto en su opinión, los servicios de navegación aérea no soportan un incremento mayor de tránsito aéreo en condiciones mínimas de seguridad operacional y que no se cuenta con un plan de mitigación para los problemas que se generarán en los próximos DOS (2) meses como consecuencia de las operaciones de NORWEGIAN, JETSMART y FB en temporada alta.

Que la APA, por medio de su representante, el señor Edgardo Aníbal LLANO, objetó que las empresas peticionarias soliciten rutas que no vuelan y citó el caso de distintas líneas aéreas, temperamento que entendió que se repetiría en los presentes pedidos.

Que la UALA, por medio de su representante, el señor Cristian ERHARDT y la ATCEPEA, por medio de su representante la señora Paula MARCONI, expresaron su preocupación por la falta de infraestructura en todo el Sistema Nacional de Aeropuertos. En cuanto al ingreso de nuevos actores con potencial para aplicar tarifas por debajo del costo, señaló que a su criterio implicaría la inevitable caída de las empresas establecidas y la consiguiente pérdida de las fuentes de trabajo, el achicamiento de frecuencias y rutas, y la creación de un cuasi monopolio en manos privadas. Consecuentemente, agregó que la conectividad “no puede ser a cualquier precio”.

Que, al realizar su exposición la particular interesada señora Florencia DOVICHÍ, señaló que lo hacía en nombre del secretario general de la APLA, señor Pablo BIRÓ, pero sin presentar constancia alguna que acredite la representación arrogada, por lo cual su alocución se considera conforme al carácter de su

inscripción.

Que no obstante ello, la señora DOVICHÍ procedió a dar lectura a un discurso que refirió le fuera proporcionado por el señor BIRÓ, en el cual se mencionó que la audiencia es un mero formalismo para justificar una decisión tomada; que a la misma se oponen los pilotos argentinos en razón del resultado que arrojan las dos audiencias anteriores, en las que se otorgaron gran cantidad de rutas de las cuales sólo es operado un SIETE POR CIENTO (7%); que la autoridad aerocomercial ha permitido irregularidades en las operaciones de las empresas NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A., FB LÍNEAS AÉREAS S.A. y ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. cuya continuadora JETSMART S.A. se ha presentado en esta audiencia; que las operaciones de ARSA afrontan diversas dificultades que determinaron una caída en su participación tanto en el mercado interno como en el internacional, y que también LAN ARGENTINA S.A. y ANDES han sufrido las consecuencias de una política aerocomercial equivocada.

Que concluyendo su presentación, la señora DOVICHÍ aclaró que su posición no es opuesta al ingreso de nuevas empresas ni a una mayor competencia, sino que reclama el cumplimiento de reglas de juego mínimas tales como trabajo argentino, matrículas "LV", convenios colectivos de trabajo y libre sindicalización, agregando que las malas decisiones en materia aerocomercial afectan también a otras áreas como el transporte terrestre.

Que el particular interesado señor Gustavo LIPOVICH expuso en forma 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 cierre de empresas y pérdida de empleos.

Que además de las alocuciones orales realizadas, los mencionados señores DOINO y LIPOVICH presentaron escritos de contenido similar a lo que expresaran a su turno, en tanto que el señor ERHARDT amplió sus dichos mediante una presentación escrita, refiriéndose puntualmente a cada una de las solicitudes en tratamiento en la audiencia pública.

Que los representantes del PROGRAMA DE PROPIEDAD PARTICIPADA del personal de AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. (en adelante PPP) y de la APTA se presentaron únicamente por escrito sin realizar exposiciones orales.

Que, tanto el señor EDHARDT en representación de la UALA como el presidente del citado PPP, señor Francisco ORDOÑEZ, en sus escritos presentados hicieron mención a los inconvenientes que afronta la economía nacional en general y la industria aerocomercial en particular, señalando que las expectativas de crecimiento de esta última se encuentran afectadas por el ingreso de nuevos actores que ofrecen tarifas predatorias, por lo cual entienden que propiciar nuevos ingresos y ampliar la red de rutas llevaría al colapso del sistema, haciendo constar que la competencia no puede ser interminable porque la demanda no lo es y la capacidad de la infraestructura y de los recursos es acotada.

Que, asimismo, los representantes de la UALA y del PPP destacaron que los recursos tecnológicos y humanos destinados al control del tráfico aéreo con que se cuenta son apenas suficientes para el volumen actual; que la relación entre el sistema de vuelos que se pretende implementar y la infraestructura aeroportuaria no es adecuada; que la imposibilidad de formar en poco tiempo a la cantidad de pilotos que se requerirían para llevar a cabo los planes presentados en las anteriores audiencias públicas y en la presente llevarían a utilizar personal extranjero y que la liberalización del mercado aerocomercial en un contexto de infraestructura colapsada y carencia de personal capacitado generará riesgos y resultados peligrosos.

Que, respecto del pedido de AVIAN, los mencionados participantes señalaron que no obstante que las rutas solicitadas en audiencias públicas anteriores se proyectaron con resultado negativo, fueron otorgadas por la autoridad apartándose de las normas vigentes, que no permiten concesiones que vayan a pérdida en rutas donde otras líneas aéreas ya cubren los servicios. Destacaron que las rutas peticionadas por la empresa en

esta ocasión se superponen son las operaciones de las transportadoras que las sirven actualmente y que el ambicioso proyecto inicial de la misma ha sido minimizado en vistas de la actual situación económica nacional.

Que el señor Ricardo CIRIELLI, en su carácter de Secretario General de la APTA, señaló en su escrito, que sus previsiones acerca de las consecuencias desfavorables sobre el mercado aerocomercial que tendrían las políticas actuales se ven cumplidas, por cuanto la mayoría de las rutas solicitadas en las audiencias públicas anteriores fueron otorgadas a empresas extranjeras y que lo propio ocurrirá a partir de la presente.

Que agregó que fueron beneficiadas empresas sin capacidad técnica y financiera que luego obtuvieron una ganancia especulativa a través de su venta; que se permitió el ingreso al mercado de empresas “low cost” que cuentan con respaldo financiero para operar durante largo tiempo vendiendo pasajes a precios depredadores que considera les permiten eliminar a la competencia y tener una posición dominante en las rutas internas, regionales e internacionales, destacando particularmente que NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A. recibió subsidios estatales para sus operaciones.

Que el citado representante señaló que a su juicio la política aerocomercial actual tiene como objetivos la degradación de las normativas de seguridad aérea a través de su desregulación; la flexibilización y precarización laboral a través de reformas laborales y de la derogación de derechos vigentes en los convenios colectivos de trabajo; y la eliminación de ARSA y AUSTRAL, forzando su achicamiento y su venta a empresas extranjeras.

Que en carácter de entidades de defensa del consumidor se presentaron el CENTRO DE ORIENTACIÓN, DEFENSA Y EDUCACIÓN DEL CONSUMIDOR, representado por el señor Pablo CHAMATROPULOS y la ASOCIACIÓN DE PROTECCIÓN DE PASAJEROS Y USUARIOS DEL TRANSPORTE, representada por el señor Eduardo Luis CARRANZA, quienes se refirieron a la importancia de alcanzar la conectividad mediante tarifas accesibles para los usuarios. En particular, el señor CARRANZA argumentó además sobre la vigencia de la Ley N° 25.561 de Emergencia Económica, que venciera el 31 de diciembre de 2017, entendiendo que por esa razón no correspondería continuar con el procedimiento de concesión de servicios de cabotaje a empresas que, a su criterio, considera extranjeras.

Que mediante actuaciones electrónicas IF-2018-50239046-APN-ANAC#MTR el Grupo Empresarial AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANÓNIMA y AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS-CIELOS DEL SUR S.A. efectuó su presentación de manera extemporánea el día 8 de octubre de 2018, en relación con la totalidad de las solicitudes objeto de tratamiento en la audiencia pública, sin formular objeciones sobre las rutas de cabotaje, refiriéndose en cambio a la situación operativa del Grupo sobre las diversas rutas internacionales peticionadas y a la disponibilidad de capacidad en el marco de los distintos acuerdos bilaterales vigentes.

Que, asimismo, ARSA y AUSTRAL expusieron las dificultades de índole operativa que según éstas se suscitan a diario en el Aeropuerto Internacional de EZEIZA y en el Aeroparque “Jorge Newbery” en lo que respecta al suministro de combustible y a la capacidad de almacenaje, refiriéndose a que aún se encuentra pendiente la finalización de obras para resolver dicha situación.

Que, por otra parte, el citado Grupo Empresarial expresó su preocupación por el actual estado de la infraestructura aeroportuaria y por las limitaciones que caracterizan a los aeropuertos del interior del país, lo cual en su opinión afecta la capacidad de operar vuelos simultáneos por falta de espacio para los pasajeros, restricciones por falta de puertas de embarque, disponibilidad de mangas y por insuficiente disponibilidad de posiciones para el parqueo de aeronaves en plataforma.

Que 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: 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; inexistencia de demanda de transporte aéreo insatisfecha; agotamiento de la capacidad disponible en virtud de ciertos acuerdos de servicios de transporte aéreo y resguardo de los derechos de los que son titulares las empresas ARSA y AUSTRAL.

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 de fecha 25 de noviembre de 1992.

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

Que 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 iniciadas y finalizadas, otras en curso de ejecución y otras formando parte de los planes futuros de expansión y modernización.

Que por las razones antes expresadas, en su oportunidad, la autoridad de aplicación deberá establecer que la operación de los servicios que eventualmente se concedan o autoricen, estarán sujetos a la posibilidad de su concreto ejercicio en las condiciones y dentro de las limitaciones que a ese tiempo se determinen.

Que, asimismo, cabe tener presente 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 y finalización de las obras necesarias, como así también todo lo referente al desarrollo de los servicios de apoyo a la navegación aérea y a la disponibilidad de capacidad para provisión de los servicios de tránsito aéreo.

Que no obstante ello, no implicará la obligación exclusiva del MINISTERIO DE TRANSPORTE de ejecutar las mencionadas obras, atento a las cuestiones presupuestarias y a las competencias y jurisdicciones del sistema federal de gobierno.

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, la inexistencia de demanda de transporte aéreo insatisfechas; al agotamiento de la capacidad disponible en virtud de ciertos Acuerdos de Servicios de Transporte Aéreo; al resguardo de los derechos de los que son titulares las empresas ARSA y AUSTRAL, integran algunos de los puntos de análisis de la intervención de esta Junta.

Que las operaciones proyectadas por AVIAN sobre la base de corredores aéreos pueden considerarse novedosas, por cuanto y según lo expresado en la petición, permitirían a la transportadora adaptar los servicios a la demanda de los usuarios e intercambiar las aeronaves de acuerdo a las necesidades, de modo de optimizar su uso y mantener la sustentabilidad de la empresa en el largo plazo, aun ofreciendo tarifas accesibles.

Que las rutas trazadas conectan entre sí puntos de nuestro territorio en muchos casos alejados y a los mismos con los destinos regionales más importantes, por lo cual la flexibilidad para el armado de los itinerarios operativos que permiten los corredores de rutas proyectados, resultaría en una extensa red de comunicación interna y regional que cubriría las necesidades de la demanda conforme las variaciones que presente, contribuyendo, asimismo, a la integración nacional y regional.

Que los tramos internos de las rutas solicitadas por AVIAN permitirán afianzar una intercomunicación eficiente entre puntos de nuestro extenso territorio, con una mayor diversificación de las prestaciones, según lo propiciado por la Ley N° 19.030 de Política Nacional de Transporte Aéreo Comercial.

Que si bien las rutas pretendidas no cuentan con operadores que las sirvan en toda su extensión, es de destacarse que, con excepción de una escasa proporción, la mayoría de los tramos internos considerados punto a punto que son operados actualmente registran coeficientes de ocupación muy elevados, de acuerdo con el relevamiento realizado por las dependencias competentes de la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO.

Que no obstante que la totalidad de las rutas proyectadas por AVIAN contienen el punto BUENOS AIRES, configuran una extensa red de comunicación entre destinos domésticos y de puntos internos con destinos internacionales, según fue indicado precedentemente.

Que en relación con los tramos y las rutas internacionales solicitadas, esta Junta considera necesario continuar conectando a nuestro país con el extranjero y avanzar con la desconcentración de BUENOS AIRES por lo cual constituye un elemento destacable de utilidad general que la compañía aérea AVIAN proponga efectuar servicios desde diversos puntos en el interior del país hacia destinos en países del exterior.

Que en razón de las limitaciones existentes en materia de capacidad y de derechos de tráfico con algunos de los países involucrados, sumado al hecho de que, muchas de las rutas internacionales peticionadas se encuentran concedidas a otros transportadores aéreos de bandera argentina o han sido objeto de petición en las últimas audiencias públicas celebradas, debe considerarse que, al momento futuro de planificarse su operación resultarán de aplicación las limitaciones contenidas en los marcos bilaterales vigentes y el Régimen de Asignación de Capacidad y/o Frecuencias para los Servicios Aéreos Regulares Internacionales Regionales y de Largo Recorrido que, como Anexos I y II forman parte integrante de la Resolución N° 901 de fecha 16 de julio de 1996 del ex Ministerio de Economía y Obras Públicas y del Decreto N° 1401 de fecha 27 de noviembre de 1998, respectivamente.

Que en tal sentido, en el caso de tratarse de rutas o tramos de las mismas, respecto de las cuales se carece actualmente de los derechos necesarios para su operación y/o de capacidad disponible, la efectiva realización de las operaciones requeridas quedará condicionada 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 de la normativa mencionada en el considerando precedente y en el Artículo 10 de la Ley N° 19.030 de Política Nacional de Transporte Aéreo Comercial.

Que en materia de seguridad operacional todas las líneas aéreas tienen una responsabilidad permanente que se traduce en el apego y cumplimiento de las normas establecidas y, paralelamente, existe una responsabilidad del Estado en asegurar tal cumplimiento.

Con igual criterio, la iniciativa proyectada por AVIAN, 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 esta Junta considera de utilidad general y conveniente la aprobación de los servicios proyectados por la empresa, con las limitaciones y dentro de los parámetros que se evalúan en el presente dictamen.

Que, en este contexto, si bien debe tenerse en cuenta no sólo la existencia de servicios similares sino también, los coeficientes de ocupación que aconsejen el ingreso de un nuevo operador y las particularidades del servicio propuesto, no puede dejar de señalarse que la demanda se genera en gran medida con mayor oferta de servicios y con tarifas más competitivas, y que en algunos itinerarios se ofrecen más frecuencias y horarios flexibles, en beneficio de los usuarios en general.

Que esta Junta considera conveniente, necesario y de evidente utilidad general la incorporación de un transportador de nuestro país para explotar servicios de transporte aéreo internacional hacia los destinos propuestos, lo cual implicaría la posibilidad de aportar pasajeros de esos puntos hacia nuestro país, incrementando de tal forma las operaciones que permitirían aprovechar, a su vez, el flujo de esos pasajeros en el ámbito interno.

Que respecto del punto BUENOS AIRES (REPÚBLICA ARGENTINA) se hace constar que será facultad facultad de la Autoridad Aeronáutica autorizarlo para ser operado en el Aeropuerto "EL PALOMAR", Provincia de BUENOS AIRES, el Aeroparque "Jorge Newbery" de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, en el Aeropuerto Internacional "Ministro Pistarini" de la localidad de EZEIZA, Provincia de BUENOS AIRES, o bien en cualquier otro aeropuerto del área geográfica, sujeto a las habilitaciones y limitaciones pertinentes y de conformidad con los resultados de los estudios sobre la infraestructura disponible y factibilidad operativa que se realicen.

Que las aeronaves propuestas por la empresa para llevar a cabo los servicios que solicita son del tipo ATR-72-600 y AIRBUS A320.

Que debe preverse el posible aumento de capacidad de dichos equipos, 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 modificación debería atravesar nuevos trámites administrativos similares al presente, en perjuicio de las empresas.

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

LA JUNTA ASESORA DEL TRANSPORTE AÉREO

DICTAMINA:

1°.- Dar por satisfechas las exigencias de conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios solicitados por AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A. y proponer se de curso favorable a la concesión solicitada por la empresa para operar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo por el término de QUINCE (15) años, utilizando aeronaves de gran porte y con facultad de omitir y/o alterar escalas, en las rutas que se detallan a continuación:

1. BAHÍA BLANCA - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) - NEUQUÉN - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - SAN CARLOS DE BARILOCHE - COMODORO RIVADAVIA - EL CALAFATE - RÍO GALLEGOS - RÍO GRANDE - USHUAIA y v.v.;
2. MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES - ROSARIO - CÓRDOBA - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - PUNTA DEL ESTE (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) - FOZ DE IGUAZÚ (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - BRASILIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - SALVADOR DE BAHÍA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
3. BUENOS AIRES - ROSARIO - RECONQUISTA - CÓRDOBA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SALTA - SAN SALVADOR DE JUJUY - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) - FOZ DE IGUAZÚ (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - NUEVA YORK (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.;

4. BUENOS AIRES - NEUQUÉN - MENDOZA - CÓRDOBA - CORRIENTES - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - NUEVA YORK (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.;
5. NEUQUÉN - BUENOS AIRES - ROSARIO - CÓRDOBA - SAN JUAN - MENDOZA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) - BOGOTÁ (REPÚBLICA DE COLOMBIA) - MIAMI (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) - NUEVA YORK (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) y v.v.;
6. BUENOS AIRES - CÓRDOBA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) - MENDOZA - LA RIOJA - CATAMARCA - SALTA - RESISTENCIA - PUERTO IGUAZÚ - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v..

- El punto BUENOS AIRES será facultad de la Autoridad Aeronáutica autorizarlo para ser operado en el Aeropuerto “EL PALOMAR”, Provincia de BUENOS AIRES, el Aeroparque “Jorge Newbery” de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, en el Aeropuerto Internacional “Ministro Pistarini” de la localidad de EZEIZA, Provincia de BUENOS AIRES, o bien en cualquier otro aeropuerto del área geográfica, en base a criterios de 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 y/o de la capacidad necesarios para su efectivo ejercicio que tornen factible la operatoria proyectada por la empresa.

2º.- Poner el presente Dictamen a disposición, mediante aviso en la página “web” oficial de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, para notificación de los interesados durante el término de TRES (3) días, vencido el cual la peticionaria deberá acreditar la capacidad técnica requerida por el Artículo 7º, 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).

3º.- 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.-

