



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

**Dictamen firma conjunta**

**Número:**

**Referencia:** EX-2018-36219143-APN-ANAC#MTR - DICTAMEN JETSMART AIRLINES S.A.

---

VISTO el EX-2018-36219143-APN-ANAC#MTR por el que la empresa JETSMART AIRLINES 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, AIRBUS A320, en las rutas y frecuencias que se detallan a continuación:

- 1) SAN RAFAEL - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 2) SAN RAFAEL - BUENOS AIRES y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 3) SAN RAFAEL - PUERTO IGUAZÚ y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 4) BAHÍA BLANCA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 5) BAHÍA BLANCA - CÓRDOBA y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;
- 6) BAHÍA BLANCA - COMODORO RIVADAVIA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 7) BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 8) BAHÍA BLANCA - EL CALAFATE y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 9) BAHÍA BLANCA - PUERTO IGUAZÚ y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 10) BAHÍA BLANCA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 11) BAHÍA BLANCA - MENDOZA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 12) BAHÍA BLANCA - NEUQUÉN y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 13) BAHÍA BLANCA - SALTA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 14) BAHÍA BLANCA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 15) BAHÍA BLANCA - USHUAIA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;

- 16) SAN CARLOS DE BARILOCHE - CÓRDOBA y v.v.: SEIS (6) frecuencias semanales;
- 17) SAN CARLOS DE BARILOCHE - BUENOS AIRES y v.v.: DIEZ (10) frecuencias semanales;
- 18) SAN CARLOS DE BARILOCHE - MAR DEL PLATA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 19) SAN CARLOS DE BARILOCHE - MENDOZA y v.v.: CUATRO (14) frecuencias semanales;
- 20) SAN CARLOS DE BARILOCHE - RÍO CUARTO y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 21) SAN CARLOS DE BARILOCHE - ROSARIO y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 22) SAN CARLOS DE BARILOCHE - SANTA FE y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 23) CORRIENTES - CÓRDOBA y v.v.: CUATRO (4) frecuencias semanales;
- 24) CORRIENTES - BUENOS AIRES y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 25) CORRIENTES - MENDOZA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 26) CÓRDOBA - BUENOS AIRES y v.v.: DOCE (12) frecuencias semanales;
- 27) CÓRDOBA - PUERTO IGUAZÚ y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;
- 28) SAN MARTÍN DE LOS ANDES - BUENOS AIRES y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 29) SAN MARTÍN DE LOS ANDES - MENDOZA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 30) COMODORO RIVADAVIA - BUENOS AIRES y v.v.: DIEZ (10) frecuencias semanales;
- 31) COMODORO RIVADAVIA - MAR DEL PLATA y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 32) COMODORO RIVADAVIA - ROSARIO y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 33) CATAMARCA - BUENOS AIRES y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 34) BUENOS AIRES - CATAMARCA y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 35) BUENOS AIRES - ESQUEL y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 36) BUENOS AIRES - FORMOSA y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 37) BUENOS AIRES - EL CALAFATE y v.v.: DIEZ (10) frecuencias semanales;
- 38) BUENOS AIRES - PUERTO IGUAZÚ y v.v.: DIEZ (10) frecuencias semanales;
- 39) BUENOS AIRES - LA RIOJA y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 40) BUENOS AIRES - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 41) BUENOS AIRES - SAN LUIS y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 42) BUENOS AIRES - MENDOZA y v.v.: DIEZ (10) frecuencias semanales;
- 43) BUENOS AIRES - NEUQUÉN y v.v.: DIEZ (10) frecuencias semanales;
- 44) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;

- 45) BUENOS AIRES - POSADAS y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 46) BUENOS AIRES - RÍO CUARTO y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 47) BUENOS AIRES - TRELEW y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 48) BUENOS AIRES - RESISTENCIA y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 49) BUENOS AIRES - RÍO GRANDE y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 50) BUENOS AIRES - RÍO GALLEGOS y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 51) BUENOS AIRES - TERMAS DE RÍO HONDO y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 52) BUENOS AIRES - SANTA ROSA y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 53) BUENOS AIRES - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 54) BUENOS AIRES - SALTA y v.v.: DIEZ (10) frecuencias semanales;
- 55) BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.: DIEZ (10) frecuencias semanales;
- 56) BUENOS AIRES - SAN JUAN y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 57) BUENOS AIRES - USHUAIA y v.v.: DIEZ (10) frecuencias semanales;
- 58) BUENOS AIRES - VIEDMA y v.v.: NUEVE (9) frecuencias semanales;
- 59) ESQUEL - MENDOZA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 60) FORMOSA - MENDOZA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 61) EL CALAFATE - MAR DEL PLATA y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 62) EL CALAFATE - ROSARIO y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 63) PUERTO IGUAZÚ - MAR DEL PLATA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 64) PUERTO IGUAZÚ - MENDOZA y v.v.: CUATRO (4) frecuencias semanales;
- 65) PUERTO IGUAZÚ - RÍO CUARTO y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 66) PUERTO IGUAZÚ - ROSARIO y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 67) PUERTO IGUAZÚ - SANTA FE y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 68) PUERTO IGUAZÚ - SALTA y v.v.: CUATRO (4) frecuencias semanales;
- 69) PUERTO IGUAZÚ - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 70) MAR DEL PLATA - MENDOZA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 71) MAR DEL PLATA - NEUQUÉN y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 72) MAR DEL PLATA - TRELEW y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;

- 73) MAR DEL PLATA - SALTA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 74) MAR DEL PLATA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 75) MAR DEL PLATA - USHUAIA y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 76) MENDOZA - PUERTO MADRYN y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 77) MENDOZA - PARANÁ y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 78) MENDOZA - POSADAS y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 79) MENDOZA - RESISTENCIA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 80) MENDOZA - TERMAS DE RÍO HONDO y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 81) MENDOZA - ROSARIO y v.v.: TRES (14) frecuencias semanales;
- 82) MENDOZA - SANTA FE y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 83) MENDOZA - SALTA y v.v.: CUATRO (4) frecuencias semanales;
- 84) MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.: CUATRO (4) frecuencias semanales;
- 85) MENDOZA - VIEDMA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 86) NEUQUÉN - RÍO CUARTO y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 87) NEUQUÉN - ROSARIO y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 88) NEUQUÉN - SANTA FE y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 89) PARANÁ - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 90) POSADAS - SALTA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 91) POSADAS - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 92) RÍO CUARTO - SALTA y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 93) RÍO CUARTO - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 94) RESISTENCIA - SALTA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 95) RESISTENCIA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 96) ROSARIO - SALTA y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 97) ROSARIO - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 98) ROSARIO - USHUAIA y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 99) SANTA FE - SALTA y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 100) SANTA FE - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.: DOS (2) frecuencias semanales;
- 101) SALTA - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.:

UNA (1) frecuencia semanal;

102) CÓRDOBA - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1)frecuencia semanal;

103) SALTA - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1)frecuencia semanal;

104) CÓRDOBA - LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

105) SALTA - LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

106) MENDOZA- SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

107) MENDOZA - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

108) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

109) MENDOZA - LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

110) PUERTO IGUAZÚ - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

111) ROSARIO - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

112) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

113) PUERTO IGUAZÚ - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

114) ROSARIO - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

115) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

116) PUERTO IGUAZÚ - LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

117) ROSARIO - LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

118) BUENOS AIRES - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

119) PUERTO IGUAZÚ - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: SIETE (7) frecuencias semanales;

- 120) PUERTO IGUAZÚ - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;
- 121) CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: SIETE (7) frecuencias semanales;
- 122) SALTA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: SIETE (7) frecuencias semanales;
- 123) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: SIETE (7) frecuencias semanales;
- 124) ROSARIO - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: SIETE (7) frecuencias semanales;
- 125) BUENOS AIRES - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: SIETE (7) frecuencias semanales;
- 126) CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;
- 127) SALTA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;
- 128) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;
- 129) ROSARIO - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;
- 130) BUENOS AIRES - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;
- 131) SALTA - BRASILIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;
- 132) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - BRASILIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;
- 133) PUERTO IGUAZÚ - BRASILIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;
- 134) PUERTO IGUAZÚ - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 135) PUERTO IGUAZÚ - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 136) ROSARIO - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 137) PUERTO IGUAZÚ - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 138) ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;

- 139) CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 140) PUERTO IGUAZÚ - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 141) PUERTO IGUAZÚ - RIO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 142) PUERTO IGUAZÚ - BELO HORIZONTE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 143) ROSARIO - RIO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 144) BUENOS AIRES - RIO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 145) CÓRDOBA - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 146) MENDOZA - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 147) SALTA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 148) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 149) ROSARIO - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 150) SAN CARLOS DE BARILOCHE - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 151) SALTA - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 152) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 153) NEUQUÉN - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 154) MENDOZA - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 155) BUENOS AIRES - CAMPINAS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 156) SALTA - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 157) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.:

TRES (3) frecuencias semanales;

158) ROSARIO - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;

159) PUERTO IGUAZÚ - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

160) CÓRDOBA - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;

161) BUENOS AIRES - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;

162) MENDOZA - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

163) SALTA - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

164) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

165) ROSARIO - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

166) BUENOS AIRES - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

167) SAN CARLOS DE BARILOCHE - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;

168) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;

169) NEUQUÉN - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;

170) ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;

171) SALTA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;

172) PUERTO IGUAZÚ - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;

173) CÓRDOBA - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

174) CÓRDOBA - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

175) CÓRDOBA - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

176) SALTA - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

177) CÓRDOBA - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

- 178) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 179) MENDOZA - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 180) SALTA - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 181) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 182) CÓRDOBA - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 183) CÓRDOBA - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 184) MENDOZA - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 185) NEUQUÉN - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 186) SAN CARLOS DE BARILOCHE - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 187) MENDOZA - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 188) CÓRDOBA - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 189) MENDOZA - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 190) CÓRDOBA - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 191) SALTA - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 192) MENDOZA - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 193) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 194) MENDOZA - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 195) NEUQUÉN - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 196) SAN CARLOS DE BARILOCHE - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 197) SALTA - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 198) SAN CARLOS DE BARILOCHE - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 199) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 200) MENDOZA - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 201) NEUQUÉN - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 202) PUERTO IGUAZÚ - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia

semanal;

203) ROSARIO - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

204) SALTA - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

205) NEUQUÉN - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

206) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

207) PUERTO IGUAZÚ - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

208) SALTA - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

209) ROSARIO - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

210) NEUQUÉN - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

211) ROSARIO - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

212) MENDOZA - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

213) SALTA - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

214) USHUAIA - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

215) SAN CARLOS DE BARILOCHE - PUNTA ARENAS (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

216) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

217) SAN CARLOS DE BARILOCHE - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

218) PUERTO IGUAZÚ - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

219) NEUQUÉN - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

220) PUERTO IGUAZÚ - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

221) ROSARIO - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

222) ROSARIO - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

223) NEUQUÉN - PUNTA ARENAS (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

224) USHUAIA - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

225) BUENOS AIRES - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

226) NEUQUÉN - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

- 227) SALTA - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 228) PUERTO IGUAZÚ - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 229) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 230) BUENOS AIRES - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 231) ROSARIO - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 232) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 233) BUENOS AIRES - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 234) ROSARIO - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 235) PUERTO IGUAZÚ - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 236) ROSARIO - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 237) USHUAIA - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 238) BUENOS AIRES - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 239) BUENOS AIRES - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 240) BUENOS AIRES - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 241) BUENOS AIRES - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 242) BUENOS AIRES - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 243) CÓRDOBA - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 244) SALTA - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 245) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 246) ROSARIO - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 247) CÓRDOBA - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 248) MENDOZA - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 249) SAN CARLOS DE BARILOCHE - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

- 250) NEUQUÉN - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 251) MENDOZA - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 252) BUENOS AIRES - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 253) SALTA - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 254) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 255) NEUQUÉN - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 256) ROSARIO - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 257) BUENOS AIRES - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 258) SALTA - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;
- 259) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.: CINCO (5) frecuencias semanales;
- 260) CÓRDOBA - CUZCO (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 261) MENDOZA - CUZCO (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.: TRES (3) frecuencias semanales;
- 262) SALTA - CUZCO (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 263) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - CUZCO (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 264) CÓRDOBA - AREQUIPA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 265) MENDOZA - AREQUIPA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 266) SALTA - AREQUIPA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 267) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - AREQUIPA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 268) PUERTO IGUAZÚ - AREQUIPA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 269) ROSARIO - AREQUIPA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 270) ROSARIO - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;
- 271) MENDOZA - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

272) SAN CARLOS DE BARILOCHE - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

273) SALTA - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

274) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

275) NEUQUÉN - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal;

276) PUERTO IGUAZÚ - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.: UNA (1) frecuencia semanal.

Según el IF-2018-43161256-APN-DNTA#ANAC de la Dirección de Explotación de Servicios Aerocomerciales de fecha 3 de septiembre de 2018 la base principal de operaciones será el Aeropuerto Internacional Ing. Ambrosio TARAVELLA de la provincia de Córdoba; y

#### CONSIDERANDO:

Que la referida petición ha sido tratada en la Audiencia Pública N° 221 como PEDIDO VIII, 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 o DNTA que obra en el orden 97.

Que en la exposición realizada en la audiencia pública, la empresa JETSMART AIRLINES S.A. (en adelante JETSMART) fundamentó su solicitud de DOSCIENTAS SETENTA Y SEIS (276) rutas señalando que es una empresa de ultra bajo costo, fundada el 25 de julio de 2016 y que conforma el portafolio de líneas aéreas del fondo de inversión americano llamado “INDIGO PARTNERS” (junto con las compañías “FRONTIER”, “VOLARIS” y “WIZZ AIR”) lo cual afirmaron que les ha brindado la posibilidad de acceder a negociaciones con los mejores proveedores de la industria a nivel mundial y a la flota más nueva de las Américas, así como un conocimiento muy profundo de la industria de la aviación y un equipo de “managment” experto que les permite mantener una operación de primer nivel.

Que asimismo, la transportadora tiene como objetivo conectar CIEN MILLONES (100.000.000) de personas en Sudamérica, con un plan de flota de SETENTA Y SEISIS (76) aeronaves Airbus 320 y 321 completamente nuevas, equipadas con el sistema Runway Overrun Prevention (ROPS), aproximación satelital y un programa de ingeniería, mantenimiento de partes y componentes realizado en forma directa por la firma AIRBUS en las instalaciones de la compañía requirente.

Que, a su vez, la compañía aérea detalla que su modelo se basa en mantener precios bajos y estimular el mercado, con un estimado de TRESCIENTOS CINCUENTA (350) nuevos empleos por avión y una consecuente generación de gran importancia de desarrollo económico y actividades turísticas. Que en cuanto a la visión particular de la requirente y en sus palabras textuales, al llegar al mercado argentino su intención “(...)no es extraer pasajeros que ya están volando, sino más bien estimular el mercado, hacerlo crecer, hacer que viajen más personas que nunca lo hayan hecho o que las personas que lo hacen hoy lo hagan más seguido”.

Que, en materia de conectividad, la peticionante expresa que, en relación a las rutas internas solicitadas su búsqueda se centra en lograr una mayor conexión de las regiones, bajo la forma “punto a punto” sin tener que encontrarse obligados a pasar por la Ciudad de Buenos Aires; manteniendo asimismo este criterio en materia de rutas internacionales en las que su intención no es conectar únicamente las capitales, sino por sobre todo, las ciudades secundarias de la REPÚBLICA ARGENTINA con otras ciudades secundarias de la

región.

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 Aerocomercial 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 Aerocomercial 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, asimismo, la Ministra especificó en forma puntual que de las CINCUENTA Y SIETE (57) rutas requeridas que pasan por aeropuertos en Río Negro, VEINTE (20) fueron solicitadas por la compañía JETSMART, así como que desde su ministerio apoyan específicamente a las compañías aéreas como JETSMART, cuyas rutas peticionadas en alguno de sus tramos pasan por el aeropuerto de Viedma, atento la dificultad de conexión que sufre dicha ciudad por ser fundamentalmente administrativa.

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, asimismo, en cuanto a la conectividad de la Provincia de MENDOZA con el interior y con el mundo, la Sra. TESTA en forma particular destacó que, JETSMART conecta MENDOZA desde diciembre con LA SERENA (Localidad chilena del sector norte).

Que, por otro lado, por parte de la Dirección de Promoción Turística de San Rafael (MENDOZA) se presentó el Sr. Argelino BRAHIM MUÑOZ quien destacó la importancia del cuidado de la seguridad operacional para cada una de las empresas.

Que en ese sentido, destacó la propuesta presentada por JETSMART de conexión entre SAN RAFAEL y BUENOS AIRES mediante NUEVE (9) frecuencias semanales; las TRES (3) frecuencias entre SAN RAFAEL y SAN CARLOS DE BARILOCHE; y las DOS (2) frecuencias para vincular SAN RAFAEL con IGUAZÚ, considerando que así se podrá aumentar la cantidad de pasajeros, sumado al potencial económico de los diferentes sectores que se dan en la región.

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 la autoridad de turismo de la Provincia de SALTA, señor Ignacio CROTTO apoyó el pedido de JETSMART, por cuanto venía trabajando desde tiempo atrás con la compañía y se encuentran previstos destinos en CHILE y a nivel nacional que permitirán una mayor conexión.

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 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, a su vez, el señor DOINO manifestó que, teniendo en cuenta únicamente las rutas solicitadas por FB y JETSMART, con las frecuencias requeridas en dicha audiencia, habrá un incremento en el tránsito a

VEINTE MIL (20.000) vuelos mensuales.

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

Que en particular, destacó como aumenta el valor de una compañía aérea si se le otorgan más rutas, citando el caso de la anteriormente denominada ALAS DEL SUR S.A. y su adquisición por parte de JETSMART.

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 se hizo referencia al expediente de postulación para la audiencia pública de JETSMART mencionando que no es más que un “apéndice” de la chilena JETSMART AIRLINES SPA y del holding internacional INDIGO PARTNERS AIRLINE GROUP, mencionando la carta mediante la cual JETSMART AIRLINES SPA asumió el compromiso irrevocable de facilitar apoyo financiero continuo a ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. para que pueda afrontar el monto equivalente al “start up” del proyecto. Que además, hace referencia al compromiso de compra de CUATROCIENTAS TREINTA (430) aeronaves AIRBUS firmado por INDIGO PARTNERS AIRLINE GROUP, recalcando lo que considera una alta capacidad para depredar el mercado Aerocomercial argentino.

Que la principal crítica reside en la interpretación que se realiza sobre lo que entienden, era ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A., una “empresa de papales” sin capacidad económica, financiera, técnica ni operativa, con una concesión de VEINTIUNA (21) rutas por QUINCE (15) años. Agrega que, no realizó actividad aerocomercial alguna desde el otorgamiento y que únicamente se encontraba a la espera de un comprador.

Que por último, con respecto a JETSMART, solicitan re-evaluar la petición de la compañía aérea a la luz de la realidad socio-económica que se encuentra atravesando el país, y cuestionan tanto el método de elaboración de tarifas como la proyección de ocupación realizada por la compañía.

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 Empresario 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 Empresario 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 cuenta 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 insatisfecha; 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 en cuanto a las rutas internas pretendidas por JETSMART, esta Junta aprecia que, el otorgamiento de la concesión de los servicios internos regulares implicaría una extensa diversificación de las prestaciones entre puntos cuya vinculación se considera de conveniencia, necesidad y utilidad general.

Que las mismas permitirán una intercomunicación eficiente entre puntos de nuestro extenso territorio, de conformidad con lo propiciado por la Ley N° 19.030 de Política Nacional de Transporte Aerocomercial.

Que conforme lo antes manifestado y según lo solicitado por JETSMART, de la ruta 1) a 100) se trata de servicios de cabotaje a ser operados en su mayoría desde las ciudades de BAHÍA BLANCA, SAN CARLOS DE BARILOCHE, CORRIENTES, CÓRDOBA, SAN MARTIN DE LOS ANDES, COMODORO RIVADAVIA, BUENOS AIRES, PUERTO IGUAZÚ, SAN MIGUEL DEL TUCUMÁN, MAR DEL PLATA, MENDOZA y NEUQUÉN.

Que según surge de los coeficientes de ocupación relevados por las dependencias competentes de la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO, las rutas BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES (AEP) y v.v.; BAHÍA BLANCA - NEUQUÉN y v.v.; SAN CARLOS DE BARILOCHE - MENDOZA y v.v.; BUENOS AIRES (EZE)- SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.; BUENOS AIRES (EZE)- SALTA y v.v.; y BUENOS AIRES (EZE)- SAN MIGUEL DE TUCUMÁN presentan porcentajes de ocupación relativamente bajos, en comparación con el resto de las rutas que presentan ratios mayores al CINCUENTA Y CINCO POR CIENTO (55%) de ocupación, llegando a superar el NOVENTA POR CIENTO (90%) en ciertos casos, siendo destacable que las rutas peticionadas por JETSMART serían explotadas con aeronaves de similar capacidad comercial a las de los servicios que se están operando.

Que por los motivos expresados, esta Junta entiende conveniente, necesario y de utilidad general que sean otorgadas a JETSMART AIRLINES S.A. la totalidad de las rutas internas requeridas en los numerales 1) a 100).

Que en relación con las rutas internacionales solicitadas, esta Junta considera necesario continuar conectando a nuestro país con el extranjero y avanzar con la desconcentración de BUENOS AIRES.

Que, en este contexto, que la compañía aérea JETSMART proponga efectuar servicios desde diversos puntos en el interior del país con destinos en países de la región y con puntos internacionales en tramos de mediano y largo recorrido, constituye a criterio de esta Junta, un elemento destacable de utilidad general.

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.

Que la OACI ha señalado en este sentido que no existe un tipo único de línea aérea, ya sea un transportista tradicional, de “bajo costo” o algún híbrido de los dos, que sea mejor que otro. Ha señalado también que el tipo de servicio aéreo ofrecido responde a las necesidades del consumidor y a las condiciones del mercado. Estos diferentes modelos de negocio fomentan la innovación y ofrecen a los pasajeros conectividad mejorada, ya sea para viajes cortos o largos.

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 enunciados en el mismo.

Que, en tal sentido, la iniciativa proyectada por JETSMART 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, como se indicara, constituyen las aspiraciones declaradas en el Decreto N° 2.186/92.

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, en mérito a las razones antes apuntadas, esta Junta Asesora recomienda el otorgamiento de la totalidad de las rutas internacionales solicitadas por JETSMART, sindicadas en los numerales 101) a 276).

Que respecto del punto BUENOS AIRES, se hace constar que será facultad de la Autoridad Aeronáutica autorizarlo para ser operado en el Aeropuerto “EL PALOMAR”, Provincia de BUENOS AIRES, 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 se realicen.

Que las aeronaves propuestas por la empresa para llevar a cabo los servicios que solicita son del tipo AIRBUS A320. Que asimismo, 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:

1º.- Dar por satisfechas las exigencias de conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios solicitados por JETSMART AIRLINES S.A. para operar los servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte y concesión por el término de QUINCE (15) años, utilizando aeronaves de gran porte en las rutas que se detallan a continuación:

- 1) SAN RAFAEL - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.;
- 2) SAN RAFAEL - BUENOS AIRES y v.v.;
- 3) SAN RAFAEL - PUERTO IGUAZÚ y v.v.;
- 4) BAHÍA BLANCA - SAN CARLOS DE BARILOCHE y v.v.;
- 5) BAHÍA BLANCA - CÓRDOBA y v.v.;
- 6) BAHÍA BLANCA - COMODORO RIVADAVIA y v.v.;
- 7) BAHÍA BLANCA - BUENOS AIRES y v.v.;
- 8) BAHÍA BLANCA - EL CALAFATE y v.v.;
- 9) BAHÍA BLANCA - PUERTO IGUAZÚ y v.v.;
- 10) BAHÍA BLANCA - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.;
- 11) BAHÍA BLANCA - MENDOZA y v.v.;
- 12) BAHÍA BLANCA - NEUQUÉN y v.v.;
- 13) BAHÍA BLANCA - SALTA y v.v.;
- 14) BAHÍA BLANCA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.;
- 15) BAHÍA BLANCA - USHUAIA y v.v.;
- 16) SAN CARLOS DE BARILOCHE - CÓRDOBA y v.v.;
- 17) SAN CARLOS DE BARILOCHE - BUENOS AIRES y v.v.;
- 18) SAN CARLOS DE BARILOCHE - MAR DEL PLATA y v.v.;

- 19) SAN CARLOS DE BARILOCHE - MENDOZA y v.v.;
- 20) SAN CARLOS DE BARILOCHE - RÍO CUARTO y v.v.;
- 21) SAN CARLOS DE BARILOCHE - ROSARIO y v.v.;
- 22) SAN CARLOS DE BARILOCHE - SANTA FE y v.v.;
- 23) CORRIENTES - CÓRDOBA y v.v.;
- 24) CORRIENTES - BUENOS AIRES y v.v.;
- 25) CORRIENTES - MENDOZA y v.v.;
- 26) CÓRDOBA - BUENOS AIRES y v.v.;
- 27) CÓRDOBA - PUERTO IGUAZÚ y v.v.;
- 28) SAN MARTÍN DE LOS ANDES - BUENOS AIRES y v.v.;
- 29) SAN MARTÍN DE LOS ANDES - MENDOZA y v.v.;
- 30) COMODORO RIVADAVIA - BUENOS AIRES y v.v.;
- 31) COMODORO RIVADAVIA - MAR DEL PLATA y v.v.;
- 32) COMODORO RIVADAVIA - ROSARIO y v.v.;
- 33) CATAMARCA - BUENOS AIRES y v.v.;
- 34) BUENOS AIRES - CATAMARCA y v.v.;
- 35) BUENOS AIRES - ESQUEL y v.v.;
- 36) BUENOS AIRES - FORMOSA y v.v.;
- 37) BUENOS AIRES - EL CALAFATE y v.v.;
- 38) BUENOS AIRES - PUERTO IGUAZÚ y v.v.;
- 39) BUENOS AIRES - LA RIOJA y v.v.;
- 40) BUENOS AIRES - SAN SALVADOR DE JUJUY y v.v.;
- 41) BUENOS AIRES - SAN LUIS y v.v.;
- 42) BUENOS AIRES - MENDOZA y v.v.;
- 43) BUENOS AIRES - NEUQUÉN y v.v.;
- 44) BUENOS AIRES - PUERTO MADRYN y v.v.;
- 45) BUENOS AIRES - POSADAS y v.v.;
- 46) BUENOS AIRES - RÍO CUARTO y v.v.;
- 47) BUENOS AIRES - TRELEW y v.v.;

- 48) BUENOS AIRES - RESISTENCIA y v.v.;
- 49) BUENOS AIRES - RÍO GRANDE y v.v.;
- 50) BUENOS AIRES - RÍO GALLEGOS y v.v.;
- 51) BUENOS AIRES - TERMAS DE RÍO HONDO y v.v.;
- 52) BUENOS AIRES - SANTA ROSA y v.v.;
- 53) BUENOS AIRES - SANTIAGO DEL ESTERO y v.v.;
- 54) BUENOS AIRES - SALTA y v.v.;
- 55) BUENOS AIRES - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.;
- 56) BUENOS AIRES - SAN JUAN y v.v.;
- 57) BUENOS AIRES - USHUAIA y v.v.;
- 58) BUENOS AIRES - VIEDMA y v.v.;
- 59) ESQUEL - MENDOZA y v.v.;
- 60) FORMOSA - MENDOZA y v.v.;
- 61) EL CALAFATE - MAR DEL PLATA y v.v.;
- 62) EL CALAFATE - ROSARIO y v.v.;
- 63) PUERTO IGUAZÚ - MAR DEL PLATA y v.v.;
- 64) PUERTO IGUAZÚ - MENDOZA y v.v.;
- 65) PUERTO IGUAZÚ - RÍO CUARTO y v.v.;
- 66) PUERTO IGUAZÚ - ROSARIO y v.v.;
- 67) PUERTO IGUAZÚ - SANTA FE y v.v.;
- 68) PUERTO IGUAZÚ - SALTA y v.v.;
- 69) PUERTO IGUAZÚ - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.;
- 70) MAR DEL PLATA - MENDOZA y v.v.;
- 71) MAR DEL PLATA - NEUQUÉN y v.v.;
- 72) MAR DEL PLATA - TRELEW y v.v.;
- 73) MAR DEL PLATA - SALTA y v.v.;
- 74) MAR DEL PLATA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.;
- 75) MAR DEL PLATA - USHUAIA y v.v.;

- 76) MENDOZA - PUERTO MADRYN y v.v.;
- 77) MENDOZA - PARANÁ y v.v.;
- 78) MENDOZA - POSADAS y v.v.;
- 79) MENDOZA - RESISTENCIA y v.v.;
- 80) MENDOZA - TERMAS DE RÍO HONDO y v.v.;
- 81) MENDOZA - ROSARIO y v.v.;
- 82) MENDOZA - SANTA FE y v.v.;
- 83) MENDOZA - SALTA y v.v.;
- 84) MENDOZA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.;
- 85) MENDOZA - VIEDMA y v.v.;
- 86) NEUQUÉN - RÍO CUARTO y v.v.;
- 87) NEUQUÉN - ROSARIO y v.v.;
- 88) NEUQUÉN - SANTA FE y v.v.;
- 89) PARANÁ - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.;
- 90) POSADAS - SALTA y v.v.;
- 91) POSADAS - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.;
- 92) RÍO CUARTO - SALTA y v.v.;
- 93) RÍO CUARTO - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.;
- 94) RESISTENCIA - SALTA y v.v.;
- 95) RESISTENCIA - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.;
- 96) ROSARIO - SALTA y v.v.;
- 97) ROSARIO - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.;
- 98) ROSARIO - USHUAIA y v.v.;
- 99) SANTA FE - SALTA y v.v.;
- 100) SANTA FE - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN y v.v.;
- 101) SALTA - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 102) CÓRDOBA - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 103) SALTA - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 104) CÓRDOBA - LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;

- 105) SALTA - LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 106) MENDOZA- SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 107) MENDOZA - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 108) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 109) MENDOZA - LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 110) PUERTO IGUAZÚ - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 111) ROSARIO - SANTA CRUZ DE LA SIERRA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 112) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 113) PUERTO IGUAZÚ - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 114) ROSARIO - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 115) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 116) PUERTO IGUAZÚ - LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 117) ROSARIO - LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 118) BUENOS AIRES - COCHABAMBA (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA) y v.v.;
- 119) PUERTO IGUAZÚ - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 120) PUERTO IGUAZÚ - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 121) CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 122) SALTA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 123) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 124) ROSARIO - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 125) BUENOS AIRES - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 126) CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 127) SALTA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 128) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 129) ROSARIO - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 130) BUENOS AIRES - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;

- 131) SALTA - BRASILIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 132) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - BRASILIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 133) PUERTO IGUAZÚ - BRASILIA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 134) PUERTO IGUAZÚ - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 135) PUERTO IGUAZÚ - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 136) ROSARIO - RÍO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 137) PUERTO IGUAZÚ - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 138) ROSARIO - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 139) CÓRDOBA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 140) PUERTO IGUAZÚ - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 141) PUERTO IGUAZÚ - RIO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 142) PUERTO IGUAZÚ - BELO HORIZONTE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 143) ROSARIO - RIO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 144) BUENOS AIRES - RIO DE JANEIRO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 145) CÓRDOBA - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 146) MENDOZA - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 147) SALTA - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 148) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 149) ROSARIO - SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 150) SAN CARLOS DE BARILOCHE - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 151) SALTA - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 152) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 153) NEUQUÉN - PORTO ALEGRE (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 154) MENDOZA - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 155) BUENOS AIRES - CAMPINAS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 156) SALTA - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 157) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;

- 158) ROSARIO - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 159) PUERTO IGUAZÚ - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 160) CÓRDOBA - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 161) BUENOS AIRES - CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 162) MENDOZA - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 163) SALTA - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 164) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 165) ROSARIO - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 166) BUENOS AIRES - FLORIANÓPOLIS (REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) y v.v.;
- 167) SAN CARLOS DE BARILOCHE - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 168) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 169) NEUQUÉN - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 170) ROSARIO - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 171) SALTA - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 172) PUERTO IGUAZÚ - SANTIAGO DE CHILE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 173) CÓRDOBA - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 174) CÓRDOBA - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 175) CÓRDOBA - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 176) SALTA - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 177) CÓRDOBA - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 178) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 179) MENDOZA - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 180) SALTA - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 181) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 182) CÓRDOBA - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 183) CÓRDOBA - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 184) MENDOZA - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 185) NEUQUÉN - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;

- 186) SAN CARLOS DE BARILOCHE - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 187) MENDOZA - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 188) CÓRDOBA - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 189) MENDOZA - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 190) CÓRDOBA - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 191) SALTA - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 192) MENDOZA - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 193) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 194) MENDOZA - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 195) NEUQUÉN - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 196) SAN CARLOS DE BARILOCHE - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 197) SALTA - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 198) SAN CARLOS DE BARILOCHE - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 199) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 200) MENDOZA - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 201) NEUQUÉN - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 202) PUERTO IGUAZÚ - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 203) ROSARIO - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 204) SALTA - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 205) NEUQUÉN - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 206) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 207) PUERTO IGUAZÚ - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 208) SALTA - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 209) ROSARIO - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 210) NEUQUÉN - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 211) ROSARIO - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 212) MENDOZA - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 213) SALTA - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;

- 214) USHUAIA - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 215) SAN CARLOS DE BARILOCHE - PUNTA ARENAS (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 216) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 217) SAN CARLOS DE BARILOCHE - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 218) PUERTO IGUAZÚ - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 219) NEUQUÉN - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 220) PUERTO IGUAZÚ - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 221) ROSARIO - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 222) ROSARIO - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 223) NEUQUÉN - PUNTA ARENAS (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 224) USHUAIA - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 225) BUENOS AIRES - ANTOFAGASTA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 226) NEUQUÉN - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 227) SALTA - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 228) PUERTO IGUAZÚ - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 229) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 230) BUENOS AIRES - CALAMA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 231) ROSARIO - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 232) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 233) BUENOS AIRES - PUERTO MONTT (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 234) ROSARIO - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 235) PUERTO IGUAZÚ - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 236) ROSARIO - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 237) USHUAIA - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 238) BUENOS AIRES - CONCEPCIÓN (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 239) BUENOS AIRES - IQUIQUE (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 240) BUENOS AIRES - LA SERENA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 241) BUENOS AIRES - TEMUCO (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;
- 242) BUENOS AIRES - ARICA (REPÚBLICA DE CHILE) y v.v.;

- 243) CÓRDOBA - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 244) SALTA - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 245) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 246) ROSARIO - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 247) CÓRDOBA - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 248) MENDOZA - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 249) SAN CARLOS DE BARILOCHE - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 250) NEUQUÉN - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 251) MENDOZA - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 252) BUENOS AIRES - ASUNCIÓN DEL PARAGUAY (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 253) SALTA - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 254) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 255) NEUQUÉN - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 256) ROSARIO - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 257) BUENOS AIRES - CIUDAD DEL ESTE (REPÚBLICA DEL PARAGUAY) y v.v.;
- 258) SALTA - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.;
- 259) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - LIMA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.;
- 260) CÓRDOBA - CUZCO (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.;
- 261) MENDOZA - CUZCO (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.;
- 262) SALTA - CUZCO (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.;
- 263) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - CUZCO (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.;
- 264) CÓRDOBA - AREQUIPA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.;
- 265) MENDOZA - AREQUIPA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.;
- 266) SALTA - AREQUIPA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.;
- 267) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - AREQUIPA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.;
- 268) PUERTO IGUAZÚ - AREQUIPA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.;
- 269) ROSARIO - AREQUIPA (REPÚBLICA DEL PERÚ) y v.v.;

270) ROSARIO - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.;

271) MENDOZA - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.;

272) SAN CARLOS DE BARILOCHE - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.;

273) SALTA - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.;

274) SAN MIGUEL DE TUCUMÁN - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.;

275) NEUQUÉN - MONTEVIDEO (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) y v.v.;

276) 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 por el término de TRES (3) días, vencido el cual la peticionaria deberá acreditar la capacidad técnica requerida por el Artículo 7 inciso b) del Anexo II del Decreto N° 2186/92 en un plazo no mayor a los CIENTO OCHENTA (180) días, bajo apercibimiento de declarar la caducidad de las actuaciones (Art. 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.-

