

Buenos Aires, 6 de septiembre de 2017

Señores

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

S _____ / _____ D

De nuestra mayor consideración:

Rodolfo F. Casali, En representación de la UNION DEL PERSONAL SUPERIOR Y PROFESIONAL DE EMPRESAS AEROCOMERCIALES CUIT N° 30-12167495-6, con domicilio constituido en la calle Independencia 1111 3° PISO, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se presentan y dicen:

Que venimos a presentarnos en esta Audiencia Pública, a fin de fijar la posición DE UPSA, por lo tanto, queda reflejado el interés de participación atento a la solicitud de rutas de las distintas peticionantes; y, en cumplimiento de principio del derecho constitucional y administrativo, que nuestra propia Constitución, en palabras de Gordillo, *e interpretación constitucional han receptado como garantía del debido proceso legal; antes de emitir normas jurídicas administrativas o de carácter general, o aprobar proyectos de gran importancia o impacto.*

Al respecto, y luego de un análisis apresurado, -dado al escaso tiempo disponible desde el acceso a los expedientes y la fecha de la Audiencia- se observaron diversas irregularidades y falencias que presentan los expedientes que a continuación detallamos:

AVIAN EXPTE ANAC 20.763/2017

Presenta nuevos pedidos de ampliaciones y sustituciones de rutas cuando todavía no vuela ninguna de las que se le otorgaron motivo de su presentación en la audiencia pública del 27 de diciembre del 2016 lo que resulta a todas luces irregular, teniendo en cuenta a su vez que aún no está resuelta la causa en la justicia federal seguida por el juez Torres.

Asimismo, en la nueva solicitud, aclaran que la misma no se superpone con rutas concesionadas a operadores actuales, lo cual es incorrecto. Gran parte de las rutas solicitadas se superponen con operadores que las vienen cubriendo.

Quien garantiza la capacidad económica-financiera, es Synergy Aerospace Corp, empresa panameña, propiedad del accionista principal.

ARGENJET EXPTE ANAC 42.402/2016

A lo largo de 343 fs. la presentante está inmersa en un desconocimiento total de los requisitos necesarios para la solicitud que formula, con una suerte de metodología de prueba y error donde a través de las sucesivas observaciones que le formula la ANAC va corrigiendo y completando los requisitos con una dificultad evidente, lo que demuestra por si sola la incapacidad manifiesta para implementar los servicios que solicita.

BUENOS AIRES INTERNACIONAL AIRLINES S.A. EXPTE ANAC 10738/2017

No se determina en los servicios que solicita desde y hacia Buenos Aires que aeropuerto pretende utilizar, por lo que se le debería haber señalado que lo hiciera y en caso que la pretensión fuera Aeroparque rechazarlo atento a las restricciones que tiene en materia de slots y capacidad operativa saturada. Con referencia a la ruta Buenos Aires Roma Buenos Aires, el acuerdo Bilateral que las regula aprueba 7 frecuencias para la Aerolínea designada por cada país, en el caso de Argentina fue designada Aerolíneas Argentinas como la operadora de las 7, por lo tanto debió ser rechazada su petición.

No presenta estados contables auditados

El capital social de la empresa es de 100.000 pesos, lo que no guarda ninguna relación con la envergadura y magnitud del proyecto presentado.

La peticionante no presenta elementos patrimoniales ni financieros destacables ni evolución ninguna y fue constituida el 6 de enero del 2017.

No acredita de manera alguna la materialización de los fondos para el proyecto que pretende se le autorice.

A fs. 749 la propia ANAC realiza observaciones sobre la presentación realizada.

Se debe rechazar el pedido de operar la ruta BUE-ROM-BUE ya que para la misma fue designada Aerolíneas Argentinas en las siete frecuencias semanales como operadora.

Pretende el otorgamiento de frecuencias sobre destinos ya operados por otras líneas aéreas desconociendo los alcances de los acuerdos bilaterales vigentes.

GRUPO LASA EXPTE 5620/2017

No presenta estados contables auditados y certificados por el consejo profesional de Ciencias Económicas como requiere el Código Aeronáutico.

La financiación está dada por un comprobante de solicitud de crédito al Banco Nación y un eventual aporte irrevocable de los accionista en caso de que el crédito se retrase, nada se dice ante la probabilidad de que el crédito sea rechazado, lo que convierte en extremadamente precaria la financiación del proyecto. (fs. 126)

La sociedad no presentó la inscripción en el Registro Público de Comercio.

La sociedad presenta un capital social de 30.000 pesos de los cuales solo el 25% se ha integrado.

GRUPO LASA EXPTE 5621/2017

Las mismas observaciones que el Expte 5620/2017.

La ANAC debió solicitar rectificaciones a la información presentada por resultar errónea o inconsistente lo que denota el grado de desconocimiento de las normas para presentarse a una audiencia pública todo esto sumado a lo expresado en el punto anterior referido al EXPTE 5620/2017.

JUST FLIGHT EXPTE. 5520/2017

No presenta estados contable debidamente auditados

No están garantizada la materialización de los fondos.

No presenta las modificaciones estatutarias, la publicación y la debida inscripción en el registro por lo que no cumplimenta con lo exigido por el art 99 del Código Aeronáutico.

El capital social es de 50.000\$ resultando insuficiente para la operación que se pretende desarrollar.

Las planillas presentadas Start Up contienen errores groseros sobre la operación que se pretende efectuar Fs. 189/190 observados por la ANAC

Se pretende operar desde Aeroparque a lo que formulamos nuestra oposición debido a la saturación de la capacidad operativa que presenta dicho aeropuerto.

NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A.U. EXPTE. 10.739/2017

Solicita rutas regulares operando desde Buenos Aires, -sin especificar aeropuerto-, Mendoza, Rosario y Córdoba. Aunque la base de operaciones principal la fijan en el Aeropuerto Ministro Pistarini. Lo que me remito a lo expuesto en esta nota respecto a los Aeropuertos Nacionales, los cuales a todas luces sufren de un colapso de la infraestructura instalada, con la cantidad de operaciones aéreas actuales, no nos podemos imaginar la misma, contando con la cantidad de aeronaves que algunas empresas quieran incorporar, cuando los medios, instalaciones, servicios son los mismos de precarios que los que se cuentan hace décadas; no habiendo nada que haga presumir de añadir nuevas utilidades (aeropuertos), mejores instalaciones, calles de rodajes, radarización total del territorio nacional, ayudas al vuelo modernas y de uso permanente, planes y protocolos de alternativas en casos de riesgos meteorológicos. Como así también, recursos humanos de calidad para no solo tripular las aeronaves a incorporar sino también para el servicio de control del espacio aéreo y aeroportuario.

En su presentación, incorporan documentación societaria incompleta, que luego de ser observada por ANAC, enmiendan. Por ejemplo, incumplen con el art. 99 y presentan directorio compuesto por tres extranjeros, como así también los accionistas, luego de traspasos de capital accionario en varios pasos, inscriben una sociedad en Argentina, AIR SHUTTLE HOLDING S.A., accionista de NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A.U. .

En cuanto a la capacidad económica financiera, no presentó balance de inicio, y presenta un capital social de \$ 100,000.- (pesos cien mil) que la misma autoridad aeronáutica considera que tiene poca correlación con la envergadura del proyecto presentado. Además, presenta un contrato de préstamo que una de las sociedades le haría a la solicitante, sin mayores especificaciones.

Lo mismo sucede con la supuesta flota a ingresar, la cual solo debería pedírsela a una sociedad del grupo previo a iniciar la operación –es más, los seriales de las aeronaves se informarían con un mes de antelación (¡!)-

De las más de 1910 fojas que integra esta solicitud, gran parte es una presentación genérica, que incluso tiene poca relación con las rutas solicitadas

y si con datos y gráficos de la operación que la empresa NORWEGIAN AIR realiza en otras partes del mundo. Asimismo, muchas de esas fojas se encuentran en idioma extranjero, lo que corrobora el desconocimiento de la legislación nacional y/o desidia del solicitante, al no acompañar la correspondiente traducción tal como lo establece la Ley de Procedimientos Administrativos en su Art. 28, hecho también advertido por ANAC.

JUST FLIGHT EXPTE 14.719/2017

Se pretende operar rutas desde Aeroparque a lo que formulamos nuestra oposición debido a la saturación de la capacidad operativa que presenta dicho aeropuerto.

La propia ANAC a fs. 185 señala la necesidad de analizar durante la audiencia pública la conveniencia y la necesidad de explotar las rutas que solicita ya que las mismas se encuentran atendidas por otros operadores que podrían verse afectados en sus expectativas, haciendo especial referencia al caso PDP por las limitaciones que impone el Acuerdo Bilateral vigente. Por lo expuesto reiteramos nuestra oposición al otorgamiento de todas las rutas que solicita.

El apoderado de la empresa Martín Ducler no presenta estados contables debidamente auditados y certificados por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas lo que resulta llamativo ya que la propia ANAC lo observó a lo largo del EXPTE junto con otras observaciones sobre las planillas presentadas relativas a la operación que contenían errores evidentes. Por otra parte la capacidad económica y financiera para encarar el proyecto que se pretende implementar, es dudosa.

POLAR EXPTE 7551/2017

El propio peticionante menciona en su presentación a fs. 6 la falta de inversión del estado nacional en el aeropuerto de Morón en la última década señalando falencias importantes, presentando esta realidad como un justificativo para petitionar la operación desde y hacia Aeroparque, soslayando o desconociendo que dicho aeropuerto se encuentra en el límite de su capacidad operativa y de infraestructura, por lo que nos oponemos a que se le otorguen permisos para volar desde o hacia esa terminal.

El peticionante solicita permisos para operar vuelos regionales e internacionales desde y hacia Aeroparque desconociendo que recientemente se prohibieron los mismos por Resolución de ANAC 1031/16 y se prevé por la misma normativa el traslado paulatino de los que operan al aeropuerto de Ezeiza. Resulta al menos llamativo que ningún área de la Autoridad aeronáutica le señale al peticionante la imposibilidad de realizar vuelos regionales e internacionales desde y hacia Aeroparque atento a la normativa por ella misma dictada.

SEA EXPTE 24.509/2016

Tal como lo señala la propia autoridad la peticionante presenta niveles de solvencia regulares y de liquidez malos.

Reiteramos la oposición, como en casos anteriores a que la empresa peticionante opere desde Aeroparque atento a lo expresado sobre la saturación del mismo y el agotamiento de su capacidad operativa.

SAPSA EXPTE 13394/2017

Nos oponemos a que se otorguen permisos de operación tanto desde como hacia Aeroparque debido a la saturación del mismo al borde de su capacidad operativa.

Nos oponemos a que aun operando desde otro aeropuerto de Buenos Aires se le otorgue la facultad de alterar, omitir o sustituir escalas ya que dicha facultad distorsiona seriamente lo peticionado.

Conclusión

a) VICIOS DE FORMA

Difirieron la vista del expediente una semana de la publicación de edictos

Solo se tienen diez minutos para el uso de la palabra y formular oposiciones sobre expedientes que tienen más de 10.000 fojas y una alta complejidad.

El orden del día será publicado 24 horas antes de la audiencia pública.

Todo lo precedente constituye una violación del derecho de defensa consagrado por la Constitución Nacional, como garantía de audiencia del interesado y tener alcance de nulidad absoluta en caso de omisión, conforme lo prescripto por el art. 14 del decreto – ley 19.549/72. *Que el acceso y participación pública es, al igual que en la garantía individual de defensa, para que pueda ser oído con debate y prueba, con conocimiento pleno y directo del expediente y del proyecto oficial con los detalles e instrumentación, con la posibilidad de hacer un alegato y el derecho de obtener una decisión fundada sobre sus peticiones. Cualquier incumplimiento dará lugar a la nulidad absoluta del acto dictado en consecuencia.*¹

*Una audiencia pública realizada ineficazmente bajo procedimientos muy reglados no salvará al ente de ver anulados sus actos por la justicia, por defectuoso o ineficaz cumplimiento de los principios rectores de la audiencia pública que era requisito previo de validez de su acto.*²

b) VICIOS DE FONDO

Entendiendo que se violan los artículos 97 y 99 del Código Aeronáutico con el criterio de la aplicación de Decretos Reglamentarios y Decretos de Necesidad y Urgencia (DNU), se debe inferir que un Decreto o un DNU no puede modificar una Ley porque esta es una norma de mayor jerarquía y la reglamentación no se puede usar como un camino para hacerlo, es ilegal y cualquier juez lo reconoce. Por el mismo criterio un Decreto tampoco puede modificar un DNU porque esta última es una norma de mayor jerarquía que un Decreto.

¹ GORDILLO: XI EL PROCEDIMIENTO DE AUDIENCIA PÚBLICA XI-3

² Ídem..

DECRETO 52/94 suspendido por DECRETO REGLAMENTARIO 204/2000

DECRETO REGLAMENTARIO 1113/2000

DNU 1654/2000

DECRETO REGLAMENTARIO 1012/2006

c) Algunos interrogantes que plantea la presente solicitud de operación de rutas:

- 1) ¿Se sopeso la cuestión que un incremento del tráfico aéreo, en un marco de vuelo controlado, EANA está capacitada para brindar los servicios aéreos correspondientes?
- 2) Ante dicho aumento de frecuencias, la infraestructura aeroportuaria, así como está, ¿es sostenible sin tener que hacer obras que generen más espacio (p.e. Aeroparque), o que incluso se edifiquen instalaciones no existentes, se coloquen señalética en pistas y luces (p.e. Palomar)?
- 3) Asimismo, el ingreso a la aerostación de Palomar, necesita de refacción, y de brindarle seguridad a fin de un fácil acceso de los pasajeros. ¿Es el Estado Nacional quien hará la inversión para solucionar esos inconvenientes?
- 4) La calificación de Propiedad Sustancial y Control Nacional de empresas aéreas que sean concesionarias de derechos de tráfico por el Estado que concede, ¿debe ser establecido por su respectiva legislación interna? ¿qué pasa si esta no se ajusta a la legislación argentina?

Análisis de la Política Aero comercial que se pretende imponer en Argentina

En el mercado aero comercial no se compite por el simple hecho de competir, sino que se compite hasta ganar. Es decir, hasta que haya ganadores, y

consecuentemente, hasta que haya perdedores. La duración de la competencia dependerá de la envergadura del mercado en el que se practique y la seriedad con la que se apliquen las regulaciones. La competencia no puede ser interminable porque la demanda no es infinita, por la capacidad infraestructuras y los recursos son acotados y porque el ejercicio regulatorio puede no ser objetivo

La liberalización del mercado aerocomercial brasileño no sólo llevó a la quiebra de la línea aérea estatal VARIG en 1995, sino que se verifica que en los últimos 10 años el 32% de las ciudades de la red aerocomercial del país vecino dejaron de tener vuelos. Más aún, en un tercio de las ciudades que pudieron conservar conexiones aéreas solo están servidas por una única empresa. Estos hechos demuestran el poder monopólico y el desarrollo de las redes en base a una fuerte selectividad territorial que adopta el mercado aerocomercial cuando se liberaliza e incluso cuando se encuentra en expansión.

Gran parte de las rutas de cabotaje cuyas autorizaciones fueron solicitadas por Avían y por Flybondi, las cuales luego fueron autorizadas por el Estado fueron proyectadas con resultado económico negativo durante los primeros años de operación, ahora Avían pretende ampliar aún más la cantidad de rutas y Flybondi pretende operar sobre Aeroparque ya que no puede hacerlo desde El Palomar por no estar en condiciones. Hecho que fuera advertido por nosotros en la anterior Audiencia Pública. Según la normativa vigente, el Estado no puede autorizar servicios regulados que vayan a pérdida en rutas donde hay otras líneas aéreas cubriendo el servicio. Las autorizaciones emanadas desde el gobierno, además de apartarse de las normas, explicitan la aplicación de estrategias comerciales de dumping tendientes a imponer situaciones de competencia desleal a las líneas aéreas estatales que demuestran que el objetivo no es atender una demanda insatisfecha sino de captar pasajeros de otras líneas aéreas.

La capacidad de la infraestructura que actúa de soporte de cualquier sistema aerocomercial podrá ser amplia o restringida, pero siempre es acotada. Los límites de capacidad actúan siempre como barreras de entrada que obstaculizan o impiden aumentar el nivel de competencia de los mercados aerocomerciales y fomenta aceleración en los procesos de concentración empresarial ante contextos de liberalización aerocomercial. La forma más efectiva de concentrar los mercados surge de la combinación entre capacidad de infraestructura saturada y apertura del mercado.

La liberalización aerocomercial llevada a cabo por el gobierno actual no contempló la ampliación de la infraestructura existente, sino que redujo la misma obstaculizando, retrasando o suprimiendo algunos hechos de ampliación de capacidad. Los niveles más altos de saturación están en Aeroparque y Ezeiza. Respecto al Aeroparque, el gobierno permitió que vuelvan a operar los taxis aéreos y los vuelos ejecutivos, devolvió hangares a esas empresas, dio marcha atrás con la construcción de una nueva planta de combustibles con sistemas de distribución por cañerías hasta la plataforma comercial, no mudó la terminal presidencial, no construyó el relleno ribereño de cabecera norte, dio uso de estacionamiento vehicular a las tierras ganadas del relleno de cabecera sur en vez de construir nuevos rodajes, no construyó las nuevas pasarelas telescópicas. Respecto a Ezeiza, ratificó la instalación del centro de entrenamiento del club Boca Juniors que se superpone con el terreno dedicado a la construcción de la pista paralela 11/29 y dio marcha atrás con la construcción de una nueva planta de combustibles con sistemas de distribución por cañerías hasta la plataforma comercial.

Existen ejemplos contradictorios entre el desarrollo aerocomercial y aeroportuario que exceden a los hechos heredados. El nuevo gobierno suspendió las obras adjudicadas para la ampliación del Aeropuerto de Puerto Madryn bajo el argumento de la conveniencia de concentrar los vuelos de aquella región en el Aeropuerto de Trelew y poco tiempo después el mismo gobierno aprueba la autorización a 4 nuevas empresas a operar en Puerto Madryn en vez de derivar esos permisos para su operación en Trelew. De este modo, el dinamismo aerocomercial en el Aeropuerto de Puerto Madryn contará con una infraestructura inadecuada por propia decisión del nuevo gobierno, generando riesgos y una baja calidad del servicio a los distintos usuarios.

Existen ejemplos contradictorios entre el desarrollo aerocomercial y aeroportuario que exceden a los hechos heredados. El nuevo gobierno retrotrajo una serie de medidas aplicadas para la ampliación de la capacidad, mejora de los niveles de seguridad operativa y expansión de la demanda en el Aeroparque “Jorge Newbery”. Las medidas retrotraídas son: (i) re-habilitación del aeropuerto para la aviación general, (ii) ratificación del uso de los hangares de la aviación general, (iii) desafectación del predio portuario donde se instalaría la nueva planta única de combustibles y sistemas de cañerías de distribución y carga de combustibles, (iv) suspensión de construcción del relleno ribereño de cabecera norte, (v) ratificación de continuidad de los boliches que ocupan las tierras que deben afectarse al aeropuerto para la construcción del rodaje paralelo norte, (vi) construcción de un estacionamiento vehicular a cielo abierto en tierras que debían ser ocupadas por el nuevo rodaje paralelo sur, y (vii) suspensión de la mudanza de la terminal presidencial al sur

de la plataforma industrial. Estas decisiones que impiden mejorar al Aeroparque se dieron en simultaneidad con la aprobación masiva de autorizaciones tendientes a duplicar la operación, generando riesgos y una baja calidad del servicio a los distintos usuarios, por lo que formulamos formal oposición al otorgamiento de Aeroparque como base de operaciones de cualquiera de las empresas solicitante en la presente Audiencia Pública. Consiguientemente nos oponemos a que Aeroparque sea utilizado como escala para las empresas que prevén basamento en otros lugares del interior (entendiendo que está sobradamente probada la saturación de la capacidad de Aeroparque) las que eventualmente deberán operar en Ezeiza, San Fernando, La Plata o El Palomar cuando sus capacidades e infraestructura lo permitan.

Este pedido tiene como soporte lo que ocurre en otros países del mundo, por ejemplo en el aeropuerto Kennedy de New York se debe esperar que se libere algún Slot para que una nueva línea aérea pueda operar, lo mismo sucede en Heathrow en Londres y el Charles de Gaulle en Paris, debido a que la capacidad de los mismos se encuentra en el límite de su capacidad operativa.

El gobierno ha decidido prohibir la realización de vuelos entre el Aeroparque “Jorge Newbery” y destinos en Brasil, Chile, Paraguay y Bolivia de forma escalonada desde 2018 hasta 2019. Desde que se regionalizó el Aeroparque en el año 2010 hasta junio del 2017, en los vuelos que estarán prohibidos viajaron 12 millones de pasajeros, de los cuales el 50% fueron transportados por el Grupo Aerolíneas. Sólo en el año 2017 se proyecta que en esos vuelos viajarán 2,5 millones de pasajeros, de los cuales 1,5 millones serán transportados por el Grupo Aerolíneas. El fin de la regionalización del Aeroparque se relaciona con la decisión del gobierno de otorgar recursos aeroportuarios a las nuevas líneas aéreas en detrimento de los recursos que posee hoy Aerolíneas Argentinas y Austral. Podría decirse que esta acción conforma un proceso de vaciamiento de recursos aeroportuarios de las empresas estatales que incluye la desafectación de slots, posiciones en plataforma comercial, mostradores de check-in, salas de embarque, cintas de equipaje, oficinas comerciales, espacio para el personal, etc. Por esto repetimos nuestra formal y total oposición al otorgamiento de Aeroparque como basamento o escala en vuelos de cabotaje.

Existen ejemplos contradictorios entre el desarrollo aerocomercial y aeroportuario que exceden a los hechos heredados. El nuevo gobierno retrotrajo una serie de medidas aplicadas para la ampliación de la capacidad, mejora de los niveles de seguridad operativa y expansión de la demanda en el Aeropuerto de Ezeiza. Las medidas retrotraídas son: (i) suspensión del plan de construcción de la nueva planta única de combustibles y sistemas de cañerías

de distribución y carga de combustibles, organizada en base a la participación de YPF, Aerolíneas Argentinas y Aeropuertos Argentina 2000, con el fin de definir otros actores protagónicos del proyecto, y (ii) habilitación para la construcción e instalación de un centro de entrenamiento del club Boca Juniors en tierras donde está proyectada la construcción de la pista paralela a la 11/29. Estas decisiones que impiden mejorar al sistema aeroportuario se dieron en simultaneidad con la aprobación masiva de autorizaciones tendientes a duplicar la operación, generando riesgos y una baja calidad del servicio a los distintos usuarios

Una de las áreas prioritarias de la seguridad operacional en la Argentina y en el mundo es el control de tráfico aéreo. Para que la navegación aérea sea segura deben seguirse las directivas que los organismos nacionales e internacionales establecen para tal fin. El pleno funcionamiento del sistema implica contar con recursos tecnológicos para poder realizar el seguimiento de los vuelos así como también recursos humanos con una intensa capacitación que le permita tomar decisiones en momentos críticos. Lamentablemente en nuestro país los recursos con que cuenta el sistema apenas son suficientes para el tráfico aéreo actual. Sólo los planes de crecimiento de la aerolínea de bandera implican un desafío importante para las restricciones actuales del sistema. Los planes de crecimiento que están expresados en las propuestas presentadas no son consistentes con los recursos físicos, tecnológicos y humanos disponibles como para mantener los estándares actuales de seguridad operacional.

El gobierno actual encaró un paquete de medidas de crecimiento y liberalización del mercado aerocomercial que se desarrolló de forma contradictoria con los proyectos aeroportuarios que priorizó. De esta forma, se puede afirmar que la relación entre el sistema de vuelos con el de la infraestructura no es la adecuada ni para cumplir con los objetivos aerocomerciales ni con los objetivos aeroportuarios. El gobierno actual estimula el crecimiento de vuelos en los mismos aeropuertos en donde el mismo gobierno decide relegar o suspender los proyectos de expansión de capacidad.

El incremento adicional en la actividad aerocomercial en nuestro país implica un desafío en lo que tiene que ver con la formación de recursos humanos adecuados necesarios para tal fin. No queda claro cómo podrán formarse los comandantes necesarios para poder integrar las cabinas de las aeronaves nuevas a ingresar en tan corto tiempo como el presentado en los planes de la anterior Audiencia Pública y la presente. La única alternativa viable es la utilización de pilotos extranjeros. Al igual que lo que ocurre con el resto de los

recursos se plantea un escenario de imposible implementación en el corto y mediano plazo.

La liberalización aerocomercial provoca un abuso de la capacidad del sistema en todo momento o en períodos puntuales. Estos escenarios configuran el contexto ideal en el cual tienen lugar los mayores problemas de seguridad operativa y reducción de la calidad del servicio brindado a los usuarios.

Dentro de la amplia gama de estrategias aplicadas por las líneas aéreas de bajo costo para reducir sus costos, se encuentra la reducción de costos en capacitación del personal habilitado mediante presión dirigida a las autoridades aeronáuticas a flexibilizar los requerimientos de formación habilitante mínima o a través de minimizar la capacitación interna en contexto de regulación deficitaria.

Al intentar forzar la aplicación de este modelo en un contexto de infraestructura de soporte colapsada y carencia de disponibilidad de personal especializado, capacitado y/o habilitado se generará riesgos, vulnerabilidades y resultados peligrosos para el sistema aerocomercial. No es conveniente ni aconsejable modificar abruptamente uno de los elementos del sistema sin que el resto de los elementos hayan sido cambiados o amoldados a los nuevos objetivos. Habrá graves tensiones entre los planes de negocio de las nuevas empresas respecto a las realidades infraestructurales y normativas que no le son adecuados derivando en la provocación de crisis generales sistémicas duraderas, lo que deviene en irracional y peligroso el futuro de la aviación comercial en nuestro país.

Podemos concluir, que habiendo el Estado Nacional invertido ingentes fondos para intentar consolidar las empresas de bandera nacional, en un mercado donde prima la conectividad de las distintas regiones del país, con una flota moderna, confiable y enfocada al consumidor, observamos, que esta intención de agregar nuevos actores al medio aerocomercial argentino, desbarata los planes de crecimiento y consolidación, que vienen siendo implementados, y que son de por sí exitosos atento al decreciente uso de fondos públicos en el último año, a pesar de hacerlo en un mercado deprimido atento a la baja de consumo y alta inflación evidenciado en los indicadores económicos consultados.

Debiera tomarse como ejemplo lo sucedido en otros países; las llamadas empresas *low cost*, que tanto se ha querido imponer por los medios en los últimos meses en la Argentina, se han desarrollado en un mercado como el

europeo, donde existe un movimiento constante de pasajeros y miles de aeropuertos, por lo tanto crecieron explotando nuevas rutas en aeropuertos secundarios, con ingentes subvenciones por parte de poderes públicos, ya sea directamente o a través de gestores aeroportuarios, suscitando diversas cuestiones relativas a la aplicación de normativas de competencia del tratado de la Comunidad Europea, dando lugar a denuncias. Esta última, por ejemplo, inicio acciones a una región por reducción de tasas aeroportuarias a una única línea aérea, en todos sus vuelos, durante quince años mediante un acuerdo bilateral que no fue hecho público, y que exime de lo dispuesto en la legislación comunitaria, lo que equivale a conceder una exención fiscal a una compañía, lo que la coloca en una situación más ventajosa que sus competidoras.³

En Europa se estableció que las ayudas estatales concedidas a las compañías aéreas para la puesta en marcha de rutas, salvo en caso que el Estado actúe como inversor privado, distorsionan la competencia entre las compañías aéreas como entre los aeropuertos.

Extrapolado a nuestra propia realidad aerocomercial, lejos estamos de establecer un mercado competitivo como vive el continente europeo, las distancias son completamente distintas, la densidad de la población hace casi impracticable que muchas localidades del interior sean fuente de emisión o recepción de pasajeros como para sustentar eficientemente una operación aérea creciente. En el caso de infraestructura, aún Argentina está en proceso de radarizar su espacio aéreo lo que implica que gran parte del mismo se encuentra sin la correspondiente ayuda al vuelo en forma eficiente y actualizada; los aeropuertos necesitan medidas de una mayor inversión para asegurar operacionalmente la utilización de los mismos ya que muchos de ellos se encuentran en el límite de su capacidad operativa.

Por lo expuesto, manifestamos nuestra preocupación y apelamos a la racionalidad que debe primar en las autoridades, a efectos de estudiar estos casos con un mayor detenimiento y profundidad, sabiendo que en un mercado de bajas expectativas de crecimiento cualquier distorsión surtirá el efecto contrario al deseado, y el ingreso de nuevos actores, con potencial de aplicar tarifas por debajo del costo producirá –por efecto de este dumping- la

³ Decisión 2004/393/CE 12-2-04 ventajas otorgadas por la Región de Valonia y Brussels South Cherleroi Airport a la Cía. Ryanair (DO L. 137 de 30-04-04 p1) en que la CE concluyó que Bélgica concedió ilegalmente ayudas a Ryanair en infracción de lo dispuesto en el apartado 3 del art. 88 del Tratado.

inevitable caída de las empresas establecidas, con la consiguiente pérdida de las fuentes de trabajo, el achicamiento de frecuencias y rutas y la creación de un cuasi monopolio en manos de privados. Si ocurriera lo que pregona el Gobierno, que tendremos crecimiento y expansión económica, se deberá alterar la dirección actual, desarrollando primero la infraestructura y después convocar a Audiencias Públicas, para eventualmente aumentar la oferta, sin afectar los derechos adquiridos de las empresas que operan en el mercado, que son del propio Estado Nacional.

Finalmente, atento a la gravedad de las observaciones tanto de forma como de fondo y entendiendo que se ha lesionado nuestro derecho de defensa consagrado en nuestra Constitución Nacional, nos reservamos el derecho de iniciar las acciones, tanto administrativas, como judiciales que pudieran corresponder.