

Informe de Auditoría

**“Ministerio de Transporte – Administración Nacional de Aviación Civil –
Transporte Aéreo –Líneas denominadas *low cost*- Gestión.”**

Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras
de Servicios Públicos
Departamento Control Sector Transporte.

2024

Índice del Informe de Auditoría.

- Actuación AGN N° 108/19 -

1. OBJETO.	1
2. ALCANCE.	1
3. ACLARACIONES PREVIAS.	3
4. HALLAZGOS.	12
5. COMUNICACIÓN DEL INFORME.	51
6. RECOMENDACIONES.	52
7. CONCLUSIÓN.	53
8. LUGAR Y FECHA DEL INFORME.	56
9. FIRMA.	56
ANEXO I.	57
ANEXO II COMENTARIOS DEL AUDITADO.	59
II.1.- COMENTARIOS EFECTUADOS POR ANAC	59
II.2.- COMENTARIOS EFECTUADOS POR EL MINISTERIO DE ECONOMÍA	64
ANEXO III – ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS DEL AUDITADO....	66

Siglarlo

AA: Autoridad Aeronáutica

AGN: Auditoría General de la Nación

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

ANDES: ANDES LÍNEAS AÉREAS SA

AP: Audiencia Pública

AR / ARSA: Aerolíneas Argentina SA

AU / AUSA: Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur SA

AVIAN: AVIAN Líneas Aéreas S.A

CABOTAJE: Transporte de personas entre diversos lugares del territorio nacional

CEF: Capacidad económico financiera

DCST: Departamento Control Sector Transporte

DNTA: Dirección Nacional de Transporte Aero comercial

DNSO: Dirección Nacional de Seguridad Operacional

EANA: Empresa Argentina de Navegación Aérea SE

EASA: European Union Aviation Safety Agency

EECC: Estados Contables

EN: Ejecutivo Nacional

FB: FLYBONDI. FB Líneas Aéreas S.A.

FFAA: Fuerza Aérea Argentina

GRUPO ARSA / GRUPO AR: Unión de las empresas Aerolíneas Argentinas SA y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur SA

IDISR: Intercambio de Datos de Inspecciones de Seguridad en Rampa

IGJ: Inspección General de Justicia

JATA: Junta Asesora del Transporte Aéreo

JS: JET SMART ARGENTINA SA.

LAN: LAN ARGENTINA S.A.

LAPA: Líneas Aéreas Privadas Argentinas

MINPLAN: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

MIyT: Ministerio del Interior y Transporte

MM: al referirse a valores, representa Millones

MOySP: Ministerio de Obras y Servicios Públicos

MT: Ministerio de Transporte

MTCyD: Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte

NW: Norwegian Air Argentina S.A.U.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

OD: pares Origen Destino

ORSNA: Órgano Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

PAX: Pasajeros Definido como toda persona, excepto miembros de la tripulación, con derecho a ser transportada en una aeronave, en virtud de lo establecido en un contrato de transporte

PASAJEROS POR AEROPUERTO: considera el flujo total de pasajeros “subidos y bajados” en cada uno de ellos

PBN: Performance-Based Navigation

PEN: Poder Ejecutivo Nacional

PTN: Procuración del Tesoro de la Nación

PRdeA: Plan Revolución de los Aviones

REGULAR: referido al transporte, es aquel que se efectúa dentro de itinerarios preestablecidos y autorizados, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

SACA: Safety Assessment of Community Aircraft / Evaluación de seguridad de aeronaves de la Comunidad

SAFA: Safety Assessment of Foreign Aircraft / Evaluación de seguridad de aeronaves extranjeras

SANA: Safety Assessment of National Aircraft / Evaluación de seguridad de aeronaves nacionales

SIAC: Sistema Integrado de Aviación Civil

SNA: Sistema Nacional de Aeropuertos

SRVSOP: Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (organización formada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela)

SSTA: Subsecretaría de Transporte Aerocomercial

ST: Secretaría de Transporte

TER: Tarifa Económicamente Retributiva

VUELO: Cada uno de los tramos OD, siendo un vuelo equivalente a un despegue

INFORME DE AUDITORIA.

Al Señor Ministro de Economía
Lic. Luis Andrés CAPUTO
Hipólito Yrigoyen 250
(1086AAB)- Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

S_____ / _____D

En uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la Ley N° 24.156, la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN procedió a efectuar un examen en el ámbito del MINISTERIO DE TRANSPORTE (MT) y de ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) con el objeto que se detalla en el apartado 1.

1. OBJETO.

“Transporte Aéreo – **Líneas denominadas *low cost***-Gestión.”

2. ALCANCE.

El examen fue realizado de conformidad con las Normas de Control Externo Gubernamental y de la Gestión Gubernamental, aprobadas respectivamente por las Resoluciones 26/2015 y 186/2016 de la Auditoría General de la Nación (AGN), dictadas en virtud de las facultades conferidas por el artículo 119, inciso b) de la Ley 24.156, con el alcance y procedimientos que se detallan a continuación:

El análisis se centró en: 1) la planificación de la política denominada Plan Revolución de los Aviones (PRdeA) y la capacidad institucional del MT para su ejecución, 2) el logro de los objetivos¹ proyectados en materia de conectividad y aumento de pasajeros transportados en las rutas de cabotaje otorgadas en el marco de la política analizada, y 3) el proceso de análisis de la capacidad económica financiera de las empresas aerocomerciales.

No ha sido objeto de auditoría, la modificación de la regulación tarifaria (los motivos para su adopción o selección entre varias opciones válidas; la oportunidad, mérito o conveniencia de los criterios adoptados), atento la naturaleza misma de la decisión intrínsecamente política que, en razón de ello, es resorte exclusivo del poder político y consecuentemente, ajena a la labor de auditoría.

Tampoco fue objeto de auditoría, el análisis de las obras previstas para alcanzar el objetivo de modernización de la infraestructura de dicha política.

➤ Métodos de recolección de datos.

- Relevamiento de archivos y documentos.

a) Se cursaron notas solicitando información, documentos de respaldo y archivos a:

- ✓ Ministerio de Transporte (en adelante MT),
- ✓ Administración Nacional de Aviación Civil (en adelante ANAC),
- ✓ Inspección General de Justicia (en adelante IGJ),²

b) Se recopiló y analizó la normativa vigente, Convenios y Acuerdos Internacionales en materia de Aviación y normas internacionales de OACI.³

c) Se relevaron expedientes, documentación de respaldo y archivos.

d) Se mantuvieron entrevistas con funcionarios responsables de la:

- ✓ ANAC:
 - » Administradora Nacional de Aviación Civil,
 - » Dirección Nacional de Transporte Aerocomercial,

¹ Aun considerando las debilidades que puede presentar su diseño en el marco de la PRdeA, tal como se describe en el Hallazgos 4.1, 4.1.1 y 4.1.2.

² Nota 046/2019 DCST.

³ Organización Internacional de Aviación Civil.

» Unidad de Auditoría Interna.

e) Se realizaron procedimientos en el ámbito de la ANAC, obteniéndose acceso al Sistema Integrado de Aviación Civil BI (SIAC BI). Los datos analizados provenientes de dicha fuente corresponden a los disponibles al mes de diciembre de 2019.

El período analizado se extiende desde el 01/01/2016 al 31/12/2019.

Las tareas de relevamiento preliminar y conocimiento del objeto de auditoría fueron desarrolladas entre el 11/03/2019 y el 18/03/2020. Las tareas de campo fueron desarrolladas por el equipo entre el 19/03/2020 y el 16/11/2021. Con independencia de esto último, en el marco del proceso de revisión del borrador de informe, realizado mayormente en el período de aislamiento social por el COVID-19, se cursaron notas y ejecutaron procedimientos adicionales para la obtención de información.

3. ACLARACIONES PREVIAS.

3.1.- Marco normativo e institucional relevante.

En el año 2002, en el marco de la emergencia económica establecida por la Ley 25.561, se declaró el estado de emergencia del transporte aerocomercial, por el término de duración de la emergencia general⁴ (Decreto 1654/2002). Dicho estado fue prorrogado por el Decreto 1012/2006.

Hasta finales del año 2015, el Ministerio del Interior y Transporte (MIyT) era el órgano ejecutivo en materia de transporte aéreo, contando en su estructura con una Secretaría de Transporte (ST) y una Subsecretaría de Transporte Aerocomercial (SSTA), con competencia para entender en la elaboración, propuesta y ejecución de la política nacional en materia de transporte aéreo y aerocomercial de cabotaje e internacional y ejercer la supervisión del control y fiscalización de los servicios de transporte aéreo respectivamente (Decreto 874/2012⁵).

⁴ El plazo de la emergencia económica establecido por la Ley 25.561, fue prorrogado por Leyes 26.339, 26.456, 26.563, 26.729 y 26.896. En el período auditado, se sancionó la Ley 27.200 que prolongó el plazo de la emergencia económica hasta el 31/12/2017.

⁵ B.O. 04/09/2012.

Posteriormente, se creó el Ministerio de Transporte, con similares competencias que el órgano precedente (Decreto 13/2015⁶).

Con relación a la administración descentralizada, en 2007, se creó la ANAC, dependiente de la ST del ex MINPLAN (Decreto 239/2007⁷), en la actualidad dependiente del MT.

La norma mencionada, declaró a la ANAC como autoridad aeronáutica nacional, por lo que ejerce las funciones y competencias establecidas en: la Ley 17.285 - Código Aeronáutico, la Ley 19.030 - de Política nacional en materia de transporte aerocomercial, en los Tratados y Acuerdos Internacionales, leyes, decretos y disposiciones que regulan la aeronáutica civil, a excepción de la regulación tarifaria y el otorgamiento de rutas aéreas que quedan reservadas al MT.

Con relación a las empresas pertenecientes al Grupo Aerolíneas Argentinas, en el año 2008, el Congreso Nacional sancionó la Ley 26.412, por la que dispuso rescatar a las empresas: Aerolíneas Argentinas S.A., Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y sus empresas controladas (Optar S.A., Jet Paq S.A., Aerohandling S.A.) mediante la compra de sus acciones societarias.

Posteriormente, por Ley 26.466, se declaró de utilidad pública y sujeta a expropiación a ARSA, AUSA y sus empresas controladas, previéndose que el PEN instrumentaría los mecanismos necesarios para cubrir las necesidades financieras derivadas de los déficits operativos de las empresas expropiadas, mediante, aportes de capital y/o como créditos a favor del EN.

Resta mencionar, el marco general en materia de transporte aéreo y aerocomercial, las citadas Ley 17.285, que establece la regulación de la aeronáutica civil en materia de seguridad operacional, aeródromos y aeropuertos, rutas aéreas, etc. y la Ley 19.030, que define las normas de aplicación para la prestación de servicios aerocomerciales.

Esta última establece que en el orden interno continuará asegurándose la vinculación aerocomercial entre puntos del país mediante servicios de transporte aéreo estatales, mixtos y privados, exclusivamente de bandera nacional.

Asimismo, fija ciertos principios generales y específicos para la política nacional en el orden interno, los cuales podrían sintetizarse en: 1) Conectividad o Vinculación aerocomercial entre puntos del país, 2) Adecuada Infraestructura, 3) Estabilidad, eficiencia y expansión del servicio público, 4) Cobertura de rutas no rentables, 5) Transporte aerocomercial como instrumento eficiente y 6) Oferta

⁶ B.O. 08/04/2016.

⁷ B.O. 19/03/2007.

de capacidad en estrecha relación con la demanda -Coeficiente de ocupación económicamente razonable-. Establece también, que cuando exista un interés nacional para la integración de zonas en que las necesidades públicas de transporte aéreo no se hallen satisfechas, podrá autorizarse la realización de servicios de fomento, que son aquellos que se prestan sin perseguir fines de lucro.

3.2. Otorgamiento de rutas aéreas.

La Resolución 89/1978-FFAA, estableció un plan de rutas, con el objeto de lograr la vinculación aerocomercial de los diferentes puntos del territorio nacional. Plan que fue modificado por la Resolución 270/1987-MOySP, al definir nuevas rutas troncales y secundarias.

En el marco de esta última, se entiende a la ruta comercial como el instrumento que la autoridad concede al transportador para que este, en forma regular y económicamente razonable, explote determinados mercados, entendiéndose por tales, los tráficos aéreos existentes entre cada par de localidades determinantes de dicha ruta, dotadas de aeródromos.

A su vez, dispuso que la Dirección Nacional de Transporte Aerocomercial estipula la forma en que los explotadores realizan los servicios teniendo en cuenta que la explotación debe ser realizada mediante vuelos entre pares de localidades de la misma ruta concedida, aplicando como tarifas aprobadas las basadas en distancias ortodrómicas⁸.

Por su parte, el Código Aeronáutico⁹ determinó la manera en que serán otorgados los servicios de explotación de rutas aéreas. Así, los servicios regulares a realizarse en aeronaves de gran porte¹⁰, deben ser concedidos únicamente mediante autorización del Poder Ejecutivo, aplicándose como parte del proceso de concesión un régimen de audiencia pública (en adelante AP) para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios.

3.2.1. Concesiones o Autorizaciones de servicios regulares con aeronaves de Gran Porte. Régimen de Audiencias Públicas.

⁸ Que la R.A.E define como: "pertenciente o relativo a la ortodromia" y a esta última como "...camino más corto que puede seguirse en la navegación entre dos puntos."

⁹ Ley 17.285, Art. 102.

¹⁰ De acuerdo al Art. 1º del Decreto 642/75, se reconocen como "Aeronaves de reducido porte" aquellas cuyo peso máximo de despegue, determinado por certificado de aeronavegabilidad, no exceda de cinco mil setecientos (5.700) kilogramos. Aquellas aeronaves que superen este límite serán reconocidas como "medios de gran porte".

En 1992, se estableció el procedimiento para la concesión y autorización para la prestación de servicios con aeronaves de gran porte (Decreto 2186/1992). Para ello, el interesado deberá solicitar la realización de una AP, que se llevará a cabo previa acreditación de los requisitos exigidos, a excepción de la acreditación del tipo de aeronaves y sus características.

Así el solicitante, deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica (AA¹¹), el tipo de servicio y el plazo durante el cual se compromete a mantener los servicios; un seguro que garantice las exigencias de la reglamentación; las frecuencias, horarios y fecha de comienzo del servicio; las rutas, los aeropuertos de origen y destino junto con las escalas previstas; las tarifas que propone para cada servicio; la base de operaciones y la tripulación con la que equipará las aeronaves; y acreditar capacidad económica-financiera, en los términos de la Resolución 1025/2016-ANAC.

La AA, es la encargada de recibir y analizar estas presentaciones, y de corresponder, convocar a Audiencia Pública.

El procedimiento para la realización de la Audiencia Pública, fue reglado por la Resolución E485/2016-MT, la que aprueba el Reglamento Interno de la Junta Asesora del Transporte Aéreo (en adelante JATA), dejando sin efecto las normas precedentes en la materia, a excepción del Decreto 2186/1992. Dicho Reglamento Interno, establece que la convocatoria a Audiencia Pública, se realizará una vez que las solicitudes presentadas, cuenten con informes favorables emitidos por las áreas técnicas intervinientes de la DNTA de la ANAC¹².

La audiencia es presidida por la JATA, la que, una vez finalizada deberá elevar a la ANAC, un informe de cierre que contenga la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias de la Audiencia Pública.

Asimismo, en una reunión privada, a llevarse a cabo con posterioridad a la Audiencia Pública, la JATA considerará la petición tratada en ese acto, así como las exposiciones efectuadas, y decidirá por mayoría de votos, el respectivo asesoramiento al órgano con competencia para el dictado del acto administrativo de que se trate, el que será elevado en forma de dictamen no vinculante a la autoridad superior para su conocimiento, consideración y prosecución del trámite.

El MT, en un plazo no mayor de 30 días de recibido el dictamen final de la JATA o de la acreditación de la capacidad técnica, en caso de corresponder, deberá fundamentar su resolución final

¹¹ Que como fue señalado, desde el dictado del Decreto 239/2007 es la ANAC.

¹² Resolución E485/2016-MT, Anexo N°I - Reglamento Interno de la Junta Asesora del Transporte Aéreo, Artículo 3°.

y explicar de qué manera ha tomado en cuenta las opiniones vertidas en la Audiencia Pública, y, en su caso, las razones por las cuales las rechaza.

3.3. Régimen tarifario.

En 1987, se estableció un régimen tarifario flexible, que posibilitaba a los operadores aplicar tarifas mayores o menores hasta un 20% de las que integraban los cuadros tarifarios vigentes. Se buscaba así, que las empresas pudieran aplicar en la red doméstica precios en consonancia con las necesidades del público y adaptables a las necesidades del tráfico (Resolución 275/1987-ST). Los márgenes de flexibilidad fueron subsiguientemente incrementados (Resolución 1/1989-ST y Resolución 264/1990-SST).

La medida fue posteriormente derogada con el dictado de la Resolución 47/2001-MTCyD (Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte), la que introdujo un sistema de tarifa de referencia y bandas tarifarias máximas.¹³ Asimismo facultó a la autoridad de aplicación a establecer otros regímenes distintos en caso de tratarse de una ruta de interés geopolítico, estratégico, turístico o atendiendo a la emergencia aerocomercial del sector¹⁴. (Resolución 47/2001-MTCyD, Decreto 1654/2002).

Con posterioridad, se introdujeron modificaciones al régimen descrito, suprimiéndose la determinación de las tarifas máximas, y estableciendo solamente, tarifas de referencia (Decreto 294/2016), asimismo, se autorizó a las empresas de transporte aerocomercial a aplicar tarifas inferiores a las de referencia vigentes para las ventas de pasajes aéreos de ida y vuelta que se realicen con más de 30 días de anticipación (Resolución 656/2018-MT).

En materia de competencias para regular la tarifa, la potestad de fijarla fue otorgada al MT y el control de las mismas queda a cargo de la ANAC.

3.4. Capacidad económico financiera (CEF) de las empresas aerocomerciales.

¹³ La tarifa de referencia, fijada por el PEN, es la que establecía la base a partir de la cual las empresas aéreas estaban autorizadas a cobrar una tarifa máxima (Máxima I), que se podía incrementar en hasta un 30% (Máxima II) y que regiría para los últimos 10 días corridos previos a la fecha del vuelo de ida con un máximo de hasta el 30% de la capacidad de la aeronave. (Resolución 47/2001 Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte, Decreto 1654/2002 y Resolución 23/2012-ST)

¹⁴ Puede citarse como ejemplo de lo expuesto la Resolución 35/2002-ST que establecía tarifas diferenciales para los residentes de las ciudades taxativamente enumeradas y que tuvieran destino u origen Buenos Aires.

El Código Aeronáutico (CA) establece que sin la comprobación previa de la capacidad técnica y económico-financiera del explotador, no se otorgará concesión o autorización alguna (Ley 17.285)

El requisito de acreditación de la capacidad económico-financiera es reglamentado por el Decreto 2186/1992, al establecer el procedimiento de otorgamiento de rutas aéreas conforme lo dispuesto por el CA¹⁵, en la forma y condiciones de presentación de la documentación establecido por la Resolución 1025/2016-ANAC.

Por su parte, los explotadores de rutas aéreas, están obligados a la presentación de los EECC anuales, informes trimestrales, con el objeto de que expongan datos económicos y financieros y de producción, estableciendo un mecanismo de control concomitante al desarrollo de la actividad de las empresas. (Decreto 1654/2002)

Si bien en un principio, su presentación debía hacerse ante la ST, desde el 2007, el análisis de la capacidad económico-financiera es competencia de la ANAC, específicamente de la Dirección de Mercado y Estadística dependiente de la Dirección Nacional de Transporte Aero comercial. (Decreto 239/2007)

Si se produce la pérdida de la capacidad económico-financiera, que en su oportunidad posibilitó el acceso a una concesión, el PEN o la ANAC, según se trate de una ruta regular o no regular, podrá declarar la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización conferida para la explotación. (Código Aeronáutico, artículo 135)

3.5. Plan denominado “La revolución de los aviones”.

A partir del análisis de la situación del sistema y la proyección de la demanda, el EN elaboró un plan para duplicar la cantidad de personas que viajan en avión y potenciar el transporte aéreo argentino.

Denominado “Plan revolución de los aviones”, se asentaba en tres pilares¹⁶:

- a- Crecimiento de ARSA,
- b- Modernización de la infraestructura y rediseño del espacio aéreo, y
- c- Planes de expansión y la incorporación de otras empresas aerocomerciales.

¹⁵ Artículo 105

¹⁶ Cuyos resultados generales se preveían alcanzar para finales de 2019, tal como puede verse respecto a la meta de pasajeros de cabotaje (PRdeA-Página 5) y metas de capacidad (asientos) y pasajeros para Aerolíneas Argentinas (PRdeA-Página 13).

a- Crecimiento de ARSA.

En el plan, se propone un programa de expansión de ARSA, a fin de que la empresa continúe siendo líder en los vuelos de cabotaje y que hacia 2019 pueda absorber +3,8 millones de pasajeros.

Para ello, estableció como objetivos incrementar para ese año: su capacidad, medida en número de asientos, en un 38% y el volumen de pasajeros de cabotaje a transportar en un 50%.

En ese contexto, uno de los ejes de la expansión de ARSA, se sustentaba en el incremento del número de destinos desde su *HUB*¹⁷ en Córdoba. Así, mientras al inicio del periodo auditado volaba desde allí a seis ciudades, en 2017 y 2019 proyectaba hacerlo a 13 y 19 ciudades respectivamente, buscando de esa manera aumentar su participación en el mercado de cabotaje.

b- Modernización de la infraestructura y rediseño del espacio aéreo.

La ampliación de la red aerocomercial estuvo acompañada de un plan de infraestructura que sería llevado adelante por el MT, y que incluía la modernización de la infraestructura de los aeropuertos del país¹⁸.

Las obras y la inversión proyectada para el período 2016-2019, pueden resumirse así:

Imagen N° 1 - Obras aeroportuarias¹⁹.



Fuente: MT.

¹⁷ Un aeropuerto *HUB* es un punto de conexión estratégico, donde se concentran y transfieren grandes cantidades de pasajeros.

¹⁸ Dimensión del PRdeA que no es analizada en el marco del presente Informe, por no ser competencia específica del Departamento de Control del Sector Transporte, tal como se evaluó en el proceso de consideración del Plan de Auditoría del Proyecto.

¹⁹ En sus comentarios al proyecto de Informe del 19/04/2024, la ANAC da cuenta de las obras inspeccionadas y habilitadas en el periodo auditado a saber: 12 obras de pistas aeroportuarias de distintas magnitudes (Mendoza, Ezeiza, San Juan, Comodoro Rivadavia, Córdoba, Iguazú, Trelew, Chapelco, Tucumán, Salta, Catamarca y Sauce Viejo); 8 terminales aeroportuarias (Comodoro Rivadavia, Esquel, Ezeiza, San Juan, Palomar, Córdoba, Iguazú y Jujuy); 13 obras de balizamiento de distinta envergadura (Mendoza, Trelew, Tucumán, El Palomar, Formosa, Santa Rosa, Santiago del Estero, Sauce Viejo, Comodoro Rivadavia, Córdoba e Iguazú -dos obras-); y 4 torres de control (Comodoro Rivadavia, Ezeiza, Córdoba y Aeroparque)

Además de las obras aeroportuarias, se proyectó también la modernización o rediseño del espacio aéreo encontrándose el mismo a cargo de la EANA.

**c Planes de expansión y la incorporación de otras empresas
aerocomerciales.**

Uno de los “pilares” de PRdeA tenía por objetivo promover el ingreso de nuevas líneas aéreas y lograr mayor competitividad en el mercado aero comercial, como medio que coadyuve a generar mejoras en la oferta del servicio, que permitieran la incorporación de ocho millones de pasajeros potenciales detectados por el estudio de demanda en que se basaba el Plan.

Como parte del proceso para alcanzar esto último, se realizaron tres audiencias públicas, en las que se dio tratamiento a las solicitudes de otorgamiento de rutas aéreas efectuadas por nuevas empresas, de acuerdo al siguiente detalle:

Tabla N° 1. Pares OD de rutas de cabotaje otorgadas por el MT tras la realización de Audiencias Públicas.

	AP218	AP219	AP221	Total OD
Total pares OD	279	313	354	946

Así, junto con la expansión de ARSA, se buscaba mejorar la conectividad entre los distintos puntos del territorio nacional, integrando zonas del país en las que se identifiquen necesidades de transporte insatisfechas y fortaleciendo otras ya operadas, como también establecer pares orígenes - destino que no requieran pasar por Buenos Aires.

En ese contexto, en el presente informe se entiende por conectividad como la cantidad de operadores explotando una misma ruta. Siendo posible distinguir entre: una “conectividad adicional pura”, donde lo relevante son las rutas que se encontraban previamente sin operación, o con cero (0)

operador²⁰, de la “conectividad adicional en competencia”, es decir, aquella que se produce por la incorporación de nuevos operadores a la explotación de una ruta ya operada.

Para describir la incidencia del pilar en trato en esta segunda forma de conectividad, resultan útiles los datos de la Tabla 2.

Tabla N°2 –Pares OD operadoras en competencia por Grupo ARSA y Low Cost – Selección

Par Origen-Destino	2019		
	Cantidad de vuelos Grupo ARSA	Cantidad de vuelos LOW COST	Aporte porcentual LOW COST
Córdoba - Corrientes	7	92	92,93%
Bariloche - Córdoba	634	514	44,77%
Salta - Rosario	303	207	40,59%
Iguazú - Rosario	302	190	38,62%
Iguazú - Córdoba	638	369	36,64%
Buenos Aires - Mendoza	4.040	2.305	36,33%
Salta - Córdoba	715	342	32,36%
Salta - Mendoza	306	128	29,49%
Buenos Aires - Córdoba	5.794	2.325	28,64%
Córdoba - Neuquén	716	245	25,49%
Buenos Aires - Iguazú	4.306	1.182	21,54%
Iguazú - Salta	429	112	20,70%
Buenos Aires - Bariloche	3.848	781	16,87%
Buenos Aires - Salta	3.422	601	14,94%
Mendoza - Neuquén	696	107	13,33%
Buenos Aires - Neuquén	3.654	558	13,25%
Mendoza - Córdoba	1.439	137	8,69%

Fuente: elaboración propia a partir del SIAC BI.

De la misma se desprende, que en 17 pares aéreos de las 48 explotadas en competencia, las aerolíneas Low Cost realizaron más de 90 vuelos, alcanzando una participación promedio del 30% (promedio valores de la columna 4 de la Tabla 2).

²⁰ Tipo de conectividad en el que se concentrará la mayor parte del análisis en el presente informe, en especial los de grupo de hallazgos 4.2.

Por encima de ese promedio se destacan: Córdoba-Corrientes (92,93%), Bariloche-Córdoba (44,77%), Salta-Rosario (40,59%), Iguazú-Rosario (38,62), Iguazú-Córdoba (36,64%), Aeroparque-Mendoza (36,33%) y Salta-Córdoba (32,36%).

De los 7 pares mencionados 6 conectaban aeropuertos extra AMBA, incluyendo Corrientes, Salta e Iguazú, que, como se podrá visualizarse en la Tabla 4 del presente Informe se encontraban entre los de mayor crecimiento adicional (107,2%, 13,54% y 11%) respecto a lo estimado en el PRdeA.

4. HALLAZGOS.

4.1. Durante el período auditado, la política del sector aerocomercial se centró en un plan, denominado Revolución de los Aviones (PRdeA), que carecía de acto administrativo aprobatorio y de los elementos básicos para poder ser considerado como estratégico. Asimismo, no se obtuvo evidencia respaldatoria de que la gestión del mencionado plan haya contado, a nivel del MT, con la capacidad institucional adecuada para su coordinación.

Lo expuesto encuentra sustento en los siguientes hallazgos:

4.1.1. Del análisis realizado a la información suministrada²¹ por el auditado, se obtiene que el Plan carecía de elementos básicos para poder ser considerado como estratégico y guía suficiente para alcanzar los objetivos allí previstos.

²¹ Suministrado por primera vez por PV-2017-23705654-APN-UAI#MTR (Act. 739/2014 AGN), fue requerido nuevamente por Notas 39/2019 AG7, 82/2019 AG7, 131/2019 AG7 respondidas por PV-2019-39027140-APN-DIP#MTR, NO-2019-56718222-APN-MTR y NO-2019-99788979-APN-MTR respectivamente. Tras su análisis, en el último cuestionario enviado al MT sobre el particular, Nota 145/2019 AG7, pregunta 2, se señaló: "Atento que solo se efectuaron breves comentarios sobre como fue el proceso de planificación y -a través de distintas respuestas- se han remitido solamente avances de su ejecución, *sírvase remitir el Plan Estratégico Original de la "Revolución de los Aviones."* Lo que fue respondido por PV-2020-07086162-APN-DNRNTR#MTR. en los siguientes términos: "En atención a lo citado precedentemente se informa que no se ha encontrado acto administrativo alguno que aprobara el Plan Estratégico de la "Revolución de los Aviones", como tampoco, del proceso de planificación del mismo."

De acuerdo con las buenas prácticas y la doctrina²², para que un plan estratégico pueda considerarse como tal y guía para alcanzar sus objetivos, debe contar con un conjunto de elementos básicos, entre los que se destacan: objetivos y metas bien definidos, presupuesto y plazos de cumplimiento, prioridades de ejecución de las distintas acciones previstas, mecanismos de coordinación de los organismos involucrados, etc. La ausencia de alguno o algunos de ellos puede afectar su ejecución y consecuentemente, incrementar el riesgo de no alcanzar los resultados esperados.

Consultado el MT al respecto informó, que el PRdeA constituyó un plan estratégico elaborado por el organismo tomando en consideración la Planificación que el Instituto de Transporte venía desarrollando²³.

Aun así, en sus respuestas posteriores²⁴, no acompañó un plan estratégico que contenga la totalidad de los elementos básicos señalados precedentemente. En su lugar, suministró documentación en la que se reportaban algunos avances del sector aerocomercial vinculados a la política intentada, pero sin una descripción precisa de: la situación base a superar²⁵, los objetivos y metas a alcanzar en cada uno de los tres “pilares”²⁶ de la política (Ej. “Planes de expansión y otras compañías” carece de objetivos y metas a alcanzar en materia de conectividad), cómo se diseñaron esos objetivos y metas, las acciones que iban a desarrollarse para alcanzarlos, sus responsables, etc.

Con posterioridad al periodo auditado, tanto el MT como la ANAC informaron no haber hallado evidencia de la existencia de acto administrativo que apruebe el PRdeA y su proceso de planificación.²⁷

²² Se cita a título de ejemplo: Armijo, Marianela: “Planificación estratégica e indicadores desempeño”, Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES), Santiago de Chile, 2011.

²³ PV-2017-18447747-APN-DIP#MTR, se refiere a los “Lineamientos Generales Plan Estratégico de Transporte”, MT-IAT, 2015. También el MT lo define como Plan Estratégico, entre otras menciones, en la respuesta brindada a la Nota 82/2019 AG7 por nota NO-2019-56718222-APN-MTR.

²⁴ PV-2017-23705654-APN-UAI#MTR, PV-2019-39027140-APN-DIP#MTR, PV 2019 56738588-APN-DIP#MTR, PV-2020-07086162-APN-DNRNTR#MTR.

²⁵ En la presentación del Plan Aerocomercial, suministrada por PV-2017-23705654-APN-UAI#MTR, pagina 3, hay un gráfico que muestra la evolución relativa, entre los años 2000 y 2016, de Argentina y otros países de la región en materia de pasajeros transportados por avión cada 100 habitantes, gráfico que no es acompañado de una explicación de las fuentes de información de donde su obtuvieron los datos ni de lo que significa la información presentada, por lo que no se lo puede considerar, por sí mismo, como un diagnóstico suficiente de la línea o situación base a superar.

²⁶ Ver 3.5 del presente Informe.

²⁷ PV-2020-07086162-APN-DNRNTR#MTR y NO-2020-03857086-APN-ANAC#MTR.

Por lo dicho anteriormente, el material suministrado por el auditado al solicitársele el Plan Revolución de los Aviones, no cuenta en general y formalmente, con los elementos básicos necesarios para poder ser calificado como un plan estratégico, siendo por sí solo, una guía insuficiente para alcanzar los objetivos enunciados en el mismo.

4.1.2. Más allá de lo informado por el MT²⁸, no se obtuvo evidencia documental suficiente, de la existencia de una estructura organizativa y de sus acciones para coordinar de la ejecución del PRdeA, a fin de contribuir a alcanzar los objetivos del plan y cumplir con las competencias de coordinación asignadas a ese ministerio por el DNU 13/2015²⁹.

El DNU 13/2015, establece en su artículo 21 que el MT tendrá a su cargo, “...10. Entender en la elaboración y ejecución de la política nacional de transporte *aéreo* y terrestre, *así como en su regulación y coordinación.*”

Asimismo, las buenas prácticas en materia de ejecución de planes estratégicos (y de gestión en general), recomiendan considerar especialmente la coordinación entre los diferentes niveles de la estructura organizacional y demás organismos involucrados en el proceso de toma de decisiones, como medio para alcanzar sus objetivos y resultados.

Consultado el MT al respecto manifestó que, en la órbita de la Unidad de Coordinación General del Ministerio de Transporte, existía un grupo de especialistas³⁰ abocado a la coordinación en materia aeronáutica, que colaboraba en la elaboración, ejecución y control de las políticas, planes y programas referidos al transporte aerocomercial, de cabotaje e internacional. “*De esta manera se actúa desde el Ministerio de Transporte como unidad de enlace entre los distintos organismos, empresas del Estado y empresas en las que el Estado Nacional tenga participación accionaria,*

²⁸ PV-2017-18447747-APN-DIP#MTR, NO-2019-56718222-APN#MTR y NO-2019-99788979-APN#MTR.

²⁹ B.O. 11/12/2015.

³⁰ Conformado por tres profesionales, dos ingenieros y un abogado con especialidad en derecho aeronáutico, NO-2019-99788979-APN#MTR.

relacionadas con la actividad aeronáutica ANAC, ORSNA, EANA, ARSA, etc., con el objetivo de cumplir con el Plan Estratégico”³¹.

En cuanto a la forma en que se realizaba esa coordinación, informó que era por medio de reuniones individuales y conjuntas (estas últimas, semanales) de planificación y seguimiento entre el MT y los organismos y empresas mencionadas, a fin de que cada uno de ellos propicie internamente las medidas consensuadas. *“Esta coordinación fue imprescindible para cumplir con el plan estratégico”*³².

Ahora bien, consultado el organigrama de la Unidad de Coordinación General del Ministerio de Transporte³³, no se visualiza identificación gráfica para el grupo de especialistas descrito. Asimismo, solicitada en sendas oportunidades documentación que acredite el ejercicio de las tareas de coordinación mencionadas en materia de transporte aerocomercial en el marco del PRdeA, el auditado no aportó evidencia de respaldo³⁴.

Finalmente, ante un nuevo requerimiento³⁵ en el que se solicitó documentación para sustentar lo afirmado y las tareas ejecutadas, el MT³⁶ contestó que no pudo obtener documentación de registros, actos administrativos o presupuesto específico para ese equipo de trabajo.

Ello se desprende de la respuesta remitida mediante PV-2020-07086162-APN-DNRNTR#MTR, donde manifestó: *“...no obra en el Ministerio de Transporte información fehaciente sobre la conformación de un equipo de especialistas abocado exclusivamente a la coordinación en materia aeronáutica, habida cuenta que no existen actos administrativos correspondientes a la creación del área especializada dentro de la Unidad de Coordinación General del Ministerio de Transporte, ni norma que establezcan las misiones y funciones de la misma”*.

³¹ NO-2019-56718222-APN#MTR, enviada en repuesta a la Nota 82-19-AG7.

³² NO-2019-99788979-APN#MTR.

³³ IF-2019-38645938-APN-DIP#MTR, obtenido del MT en respuesta a la Nota 39/2019 AG7.

³⁴ Nota 82/2019 AG7, pregunta 2, respondida por PV-2019-56738588-APN-DIP#MTR del 24/06/2019 y Nota 131/2019 AG7, pregunta 1, respondida por NO-2019-99788979-APN#MT del 6/11/2019.

³⁵ Nota 145/19-AG7, pregunta 1.

³⁶ Bajo una nueva conducción del MT, situación a la que alude en la respuesta recibida por PV-2020-07086162-APN-DNRNTR#MTR. En ese envío, la única respuesta que da testimonio de la existencia PRdeA y de la instancia de coordinación en trato, es la remitida por NO-2020-03640708-APN-DNTA#ANAC.

Concluyendo: “*Consecuentemente con lo expresado anteriormente no se pudo obtener documentación alguna que corrobore las funciones de coordinación con el resto de los entes con competencia en materia aeronáutica*”.

Las respuestas de las distintas administraciones del MT, sumadas a la no incorporación de documentación de sustento a las afirmaciones realizadas inicialmente³⁷, no permiten concluir acerca de la existencia, en el periodo auditado, de una adecuada capacidad institucional para ejecutar, coordinar y supervisar efectivamente la marcha del PRdeA y cumplir, en lo pertinente, con el Art. 21, punto 10 del DNU 13/2015.

4.2. Los objetivos planteados en el PRdeA no se alcanzaron en su totalidad.

4.2.1. La meta de incrementar en un 99%³⁸ la cantidad de pasajeros de cabotaje transportados no fue alcanzada, verificándose en cambio un incremento del 47,26%.

En cuanto a las proyecciones de crecimiento de pasajeros discriminado por aeropuerto, solo 9 de 38 lograron alcanzar o superar los objetivos previstos, presentando una diferencia de estimación global de -20,93%.

El plan, partió de una línea base estadística de 10,7 MM de pasajeros de cabotaje transportados durante 2016, y calculó una meta potencial de 21,3 MM para todo el 2019, es decir un incremento proyectado del 99% en la cantidad de pasajeros considerados.

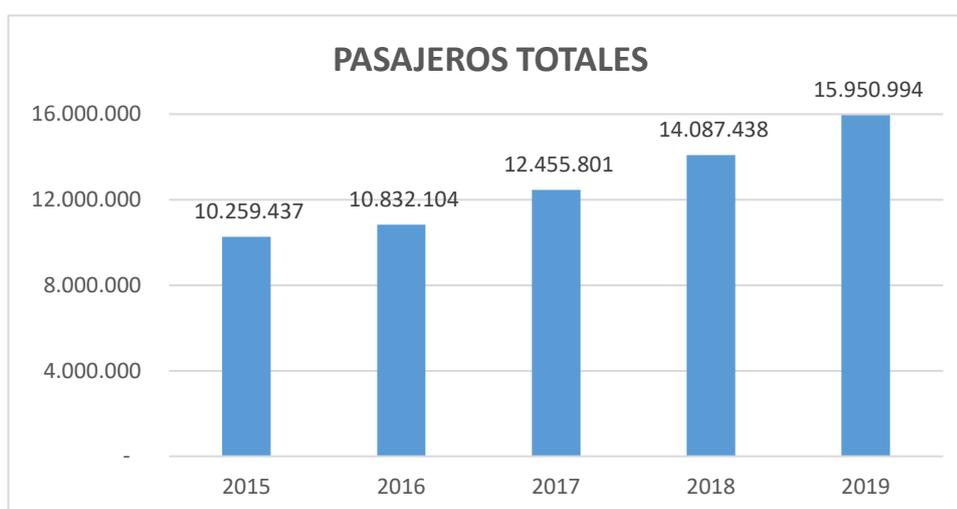
Tras analizar los datos del SIAC BI se obtuvo, que entre 2016 y 2019 se produjo un incremento del 47,26 % en el número de pasajeros (15,95 MM en 2019 vs. 10,8 MM en 2016), sin que se alcanzara a duplicar la cantidad de pasajeros en el período tal como previa el plan.

³⁷ PV-2017-18447747-APN-DIP#MTR, NO-2019-56718222-APN-MTR y NO-2019-99788979-APN-MTR.

³⁸ Meta definida como, “Duplicar la cantidad de personas que viajan en avión dentro de la Argentina”, fuente: “Plan Aerocomercial” de septiembre 2017, el que fuera suministrado por PV-2017-23705654-APN-UAI#MTR, cuya formulación se reitera en otros documentos como, por ejemplo: “Carta del Ministerio de Transporte – Revolución de los Aviones - <https://www.casarosada.gob.ar/79-informacion/carta-jefatura-gabinete/42189-carta-del-ministerio-de-transporte-la-revolucion-de-los-aviones>

Tabla 3 – Pasajeros de cabotaje transportados

Periodo	PASAJEROS TOTALES	Año vs Anterior	Año vs 2016
2015	10.259.437		
2016	10.832.104	5,58%	
2017	12.455.801	14,99%	14,99%
2018	14.087.438	13,10%	30,05%
2019	15.950.994	13,23%	47,26%
Total general	63.585.774		



Fuente: elaboración propia en base a datos obtenidos del SIAC BI

Desde el punto de vista de los vuelos realizados, según la misma fuente, se verifica un aumento en la cantidad de vuelos 2019 vs 2016 del 28,31%. Aun así, mientras la tasa de crecimiento interanual 2018 vs. 2017 fue del 12,11% la de 2019 vs. 2018 fue del 4,16%, dando cuenta de una desaceleración del proceso y un indicio de una de las razones de porque no se ha alcanzado la cantidad de pasajeros proyectada.

Tabla 4 – Vuelos totales. Análisis comparativo

Periodo	VUELOS TOTALES	Año vs Anterior	Año vs 2016
2015	104.338		
2016	107.083	2,63%	
2017	117.661	9,88%	9,88%
2018	131.913	12,11%	23,19%
2019	137.402	4,16%	28,31%
Total general	598.397		



Fuente: elaboración propia en base a datos obtenidos del SIAC BI

Otra de las metas del plan fue potenciar a los aeropuertos del SNA, mediante inversiones en infraestructura que permitiesen absorber el aumento en la cantidad de pasajeros prevista. Así, entre los fundamentos³⁹ para alcanzar el aumento del 99% en la cantidad de pasajeros transportados, fueron relevantes los datos aportados por la estimación del potencial de pasajeros por aeropuerto (Tabla N°5-Columna 7).

Del análisis realizado, a partir de datos del SIAC BI, contrastados con la proyección del PRdeA, surge que la diferencia global entre la cantidad real de pasajeros y la proyectada fue del -20,93%.

³⁹ Otro de los fundamentos descritos en el plan, partía de comparar, para un conjunto de países de la región, el crecimiento de la participación del transporte aéreo de pasajeros entre los años 2000 y 2016, comparativa en que la Argentina mostraba el crecimiento menor (Argentina +31%), Colombia (+131%), Brasil (+163), Chile (+210%), Perú (+269%).

Tabla N° 5 - Pasajeros por aeropuerto.

Aeropuerto	2016	2017	2018	2019	REAL Crecimiento 2019 vs 2016	PROYECTADO pasajeros 2019	REAL vs PROYECTADO pasajeros 2019
AEROPARQUE	4.673.184	5.291.172	5.533.896	5.822.300	24,59%	6.924.000	-15,91%
CÓRDOBA	764.972	982.703	1.226.801	1.393.636	82,18%	1.721.000	-19,02%
BARILOCHE	560.995	610.667	742.604	921.233	64,21%	886.000	3,98%
MENDOZA	402.336	614.124	711.047	911.274	126,50%	1.007.000	-9,51%
IGUAZÚ	437.240	492.814	547.253	776.825	77,67%	699.000	11,13%
SALTA	453.410	512.008	527.010	693.735	53,00%	611.000	13,54%
EL PALOMAR			336.514	664.285	NUEVO	NUEVO	
NEUQUÉN	377.457	427.789	493.072	595.231	57,70%	787.000	-24,37%
EZEIZA	420.231	404.608	442.329	581.016	38,26%	1.043.000	-44,29%
TUCUMÁN	328.950	266.958	422.780	460.425	39,97%	742.000	-37,95%
USHUAIA	378.550	400.379	395.226	456.490	20,59%	513.000	-11,02%
EL CALAFATE	313.990	305.262	302.773	340.809	8,54%	452.000	-24,60%
COMODORO RIVADAVIA	285.611	315.769	341.791	325.910	14,11%	522.000	-37,57%
ROSARIO	115.994	146.580	180.316	194.826	67,96%	603.000	-67,69%
JUJUY	103.575	113.556	175.656	194.140	87,44%	147.000	32,07%
MAR DEL PLATA	98.170	142.050	228.627	191.848	95,42%	384.000	-50,04%
TRELEW	120.519	140.132	169.100	181.172	50,33%	212.000	-14,54%
BAHÍA BLANCA	152.246	198.974	204.786	167.448	9,99%	345.000	-51,46%
POSADAS	85.148	102.684	146.293	161.745	89,96%	203.000	-20,32%
RESISTENCIA	106.571	154.799	145.858	137.277	28,81%	548.000	-74,95%
RIO GALLEGOS	131.061	125.994	119.204	125.998	-3,86%	192.000	-34,38%
CORRIENTES	35.127	52.417	84.038	103.600	194,93%	50.000	107,20%
RÍO GRANDE	74.332	79.760	81.454	77.835	4,71%	91.000	-14,47%
SAN JUAN	140.931	96.425	91.451	74.818	-46,91%	337.000	-77,80%
CHAPELCO	40.028	51.660	73.475	74.309	85,64%	80.000	-7,11%
SANTIAGO DEL ESTERO	35.352	49.374	61.117	63.484	79,58%	159.000	-60,07%
FORMOSA	47.592	53.835	55.521	53.123	11,62%	144.000	-63,11%
SANTA FÉ	29.560	18.247	49.204	47.507	60,71%	43.000	10,48%
PUERTO MADRYN	27.462	54.890	52.387	41.638	51,62%	35.000	18,97%
SAN LUIS	46.057	44.570	45.195	36.303	-21,18%	107.000	-66,07%
LA RIOJA	27.732	36.929	34.158	30.200	8,90%	87.000	-65,29%
PARANÁ	20.654	49.720	35.437	29.261	41,67%	360.000	-91,87%
SAN RAFAEL	28.554	27.748	27.616	28.340	-0,75%	65.000	-56,40%
CATAMARCA	19.864	30.174	30.719	27.840	40,15%	27.000	3,11%
ESQUEL	23.867	30.043	26.003	27.256	14,20%	32.000	-14,83%
SANTA ROSA	14.355	21.938	22.329	23.396	62,98%	20.000	16,98%
VIEDMA	13.894	17.881	16.849	19.683	41,67%	50.000	-60,63%
RÍO CUARTO	6.074	26.942	18.290	17.966	195,79%	100.000	-82,03%
RÍO HONDO	554	79.011	10.779	4.074	635,38%	8.000	-49,08%
RECONQUISTA			4.821	1.159	NUEVO	NUEVO	
TOTALES	10.942.199	12.570.586	14.213.779	16.079.415	46,95%	20.336.000	-20,93%

Fuente: PRdeA, SIAC BI. Elaboración propia.

En el mismo sentido, no se alcanzó a incorporar una cantidad significativa de nuevas terminales aeroportuarias del SNA, a la grilla de los efectivamente explotados. Así, durante 2018, se sumaron dos aeropuertos nuevos (El Palomar y Reconquista, +3,5%) a los 56 aeropuertos que

pertenecían al sistema. Asimismo, a la fecha de cierre de las tareas de campo de la presente auditoría, seguían sin operar, para vuelos de cabotaje regular 11 aeropuertos del SNA.

La carencia de detalle en las proyecciones contenidas en el plan bajo estudio, como así también las debilidades descriptas en 4.1 precedente en cuanto a sus componentes y la documentación de lo actuado, no permitieron indagar más allá en la identificación de las probables causas de las diferencias descriptas, limitándose su estudio a la contrastación con los datos provistos por el sistema SIAC BI.

4.2.2. A partir del plan, no se alcanzó una mayor conectividad significativa con relación a la preexistente debido principalmente a la falta de operación de la mayoría de los pares origen-destino que conformaban las nuevas rutas otorgadas.

Si bien, como fuera anticipado en 4.1.1 precedente, el plan no contenía criterios de medición para poder evaluar la concreción del objetivo de mayor conectividad previsto en el mismo, se procedió a analizar la evolución cuantitativa y cualitativa de los pares origen-destino (OD) asignados por el MT tras la realización de las diferentes audiencias públicas.

Dicho análisis se nutrió de los datos provistos por la base de datos correspondiente al sistema SIAC BI, aplicando criterios propios elaborados a tales efectos, los cuales se detallan en cada caso cuando corresponda.

4.2.2.1. La concesión de rutas realizadas por el MT a partir de las distintas Audiencias Públicas (AP) celebradas en el período auditado en favor de los nuevos operadores, fue segmentada mayoritariamente hacia pares OD que no pasan por el AMBA.

Del análisis de los datos del SIAC BI, surge que esas rutas no aportaron una conectividad mayor significativa durante el período auditado, debido a que su explotación fue muy baja.

Los pares OD, que unen puntos Origen - Destino, pueden ser solicitados por distintos operadores en la misma (o distinta) Audiencia Pública (AP). A cada par OD se lo denomina “ruta” (tanto el tramo de ida, como el de vuelta, sigue siendo una sola ruta); y la cantidad de operadores

explotando una misma ruta se la denomina “conectividad”. De esta forma, dos operadores distintos en una misma ruta, implican dos conexiones.

Tras la realización de las distintas Audiencias Públicas (AP 218, 219 y 221), el MT concesionó un total de 946 pares OD de cabotaje.

Tabla 6 – Pares OD concesionados por el MT tras la correspondiente Audiencia pública

Operador	AP218	AP219	AP221	Total OD
JetSmart	181		99	280
Flybondi	43		142	185
Norwegian		72		72
Avian	24	47	113	184
Polar		74		74
SAPSA		71		71
American Jet	31			31
Grupo LASA		27		27
BAIA		22		22
Total pares OD	279	313	354	946

Fuente: SIAC BI – ANAC. Datos: Concesión OD_AP, rutas concesionadas por AP y por Operador

Tomando solo las “rutas” concesionadas según lo conceptualizado en el párrafo precedente, despejando las repetidas (misma ruta pedida por más de una aerolínea o en más de una audiencia), quedan 385 pares OD únicos:

- de estas rutas únicas, 328 no pasan por el AMBA, lo que representa un 85% de los pares concesionados, y
- el resto, 57 rutas, usan alguno de los aeropuertos del AMBA (aeropuertos de El Palomar, Aeroparque, Ezeiza o San Fernando).

De los 328 pares OD únicos que no pasan por AMBA, 15 pares eran nuevos (no presentaron vuelos en 2015/2017 y sí lo hicieron en el bienio 2018/2019). Para los 57 pares que pasaban por AMBA, sólo 2 presentaban esa condición.

De los primeros 15 pares, 5 pares presentaron más de 10 vuelos entre 2018 y 2019, de los cuales 4 fueron explotados exclusivamente por operadores no tradicionales / Low Cost. Para el caso

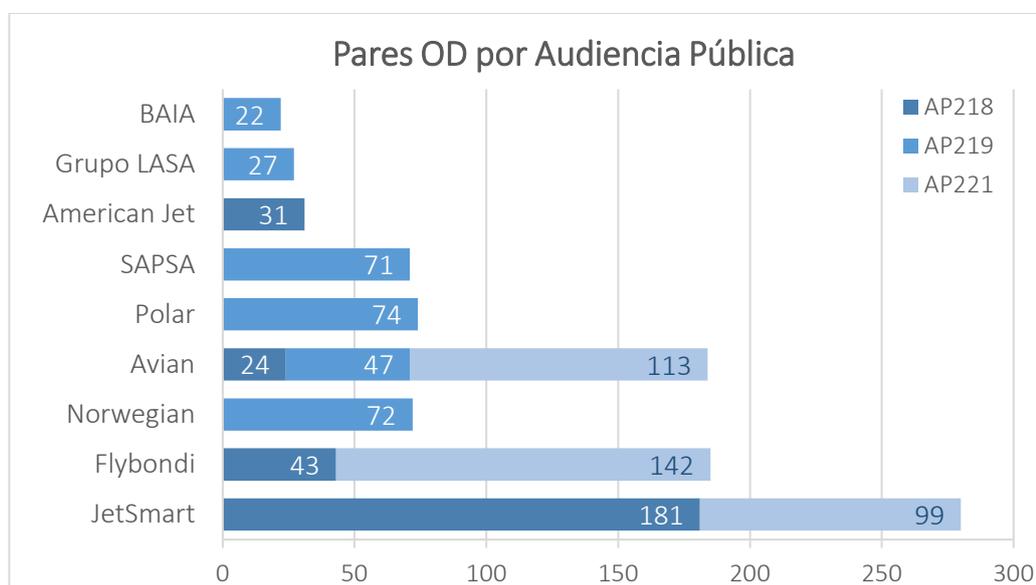
de los 2 pares que pasaban por el AMBA, ambos fueron operador por empresas Low Cost, pero sólo uno presentó más de 10 vuelos en el mismo período.

De lo expuesto se concluye, que la “conectividad adicional pura” derivada de las autorizaciones otorgadas en las mencionadas audiencias resultó escasa en términos del aporte de pares OD nuevos y explotados.

4.2.2.2. Aun cuando fueron otorgadas una cantidad significativa de rutas, solo 2 de las 9 aerolíneas no tradicionales u operadoras bajo la modalidad Low Cost, continuaban operando al cierre del periodo auditado.

Tal como se anticipó en 4.2.2.1 precedente, tras la realización de las tres audiencias públicas consideradas (218, 219 y 221), el MT otorgó la explotación de 946 pares OD según el siguiente detalle discriminado por operador:

Gráfico 1 – Pares OD concedidos tras la realización de Audiencia Pública



Fuente: elaboración propia en base a datos suministrados por ANAC.

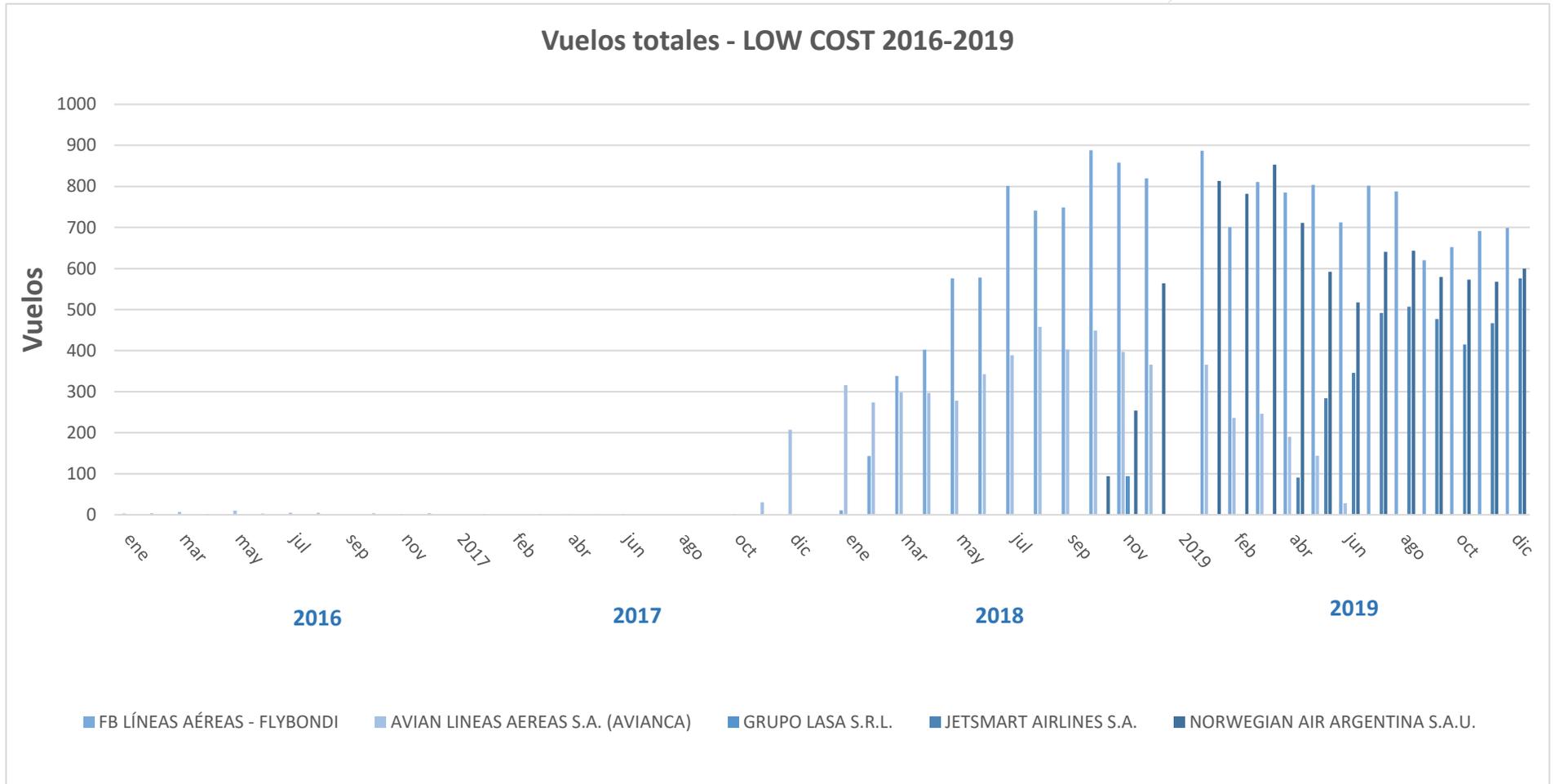
Sin embargo, la explotación efectiva de esos pares OD resultó no homogénea en cuanto a la sostenibilidad de los vuelos. Se resume a continuación, la situación verificada para cada uno de los operadores nuevos que obtuvieron la concesión tras la realización de dichas audiencias:

- FB LÍNEAS AÉREAS S.A. – FLYBONDI: inició sus operaciones en enero de 2018. Presentó un crecimiento en los primeros 7 meses y luego estabilizó su operatoria durante el 2019.
- NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A.U.: inició sus operaciones en octubre de 2018. En solo 4 meses logró su consolidación y luego aplanó su crecimiento. A pesar de este desarrollo, la operatoria de Norwegian fue adquirida por Jetsmart en diciembre de 2019.
- JETSMART AIRLINES S.A.: inició sus operaciones en abril de 2019. Su performance presentó un comportamiento similar a Norwegian.
- AVIAN LÍNEAS AÉREAS: inició sus operaciones en noviembre de 2017, teniendo su último vuelo en junio de 2019.
- GRUPO LASA: solo operó en noviembre de 2018.

A su vez, no pudieron iniciar sus operaciones:

- AMERICAN JET S.A.
- POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A.
- SAPSA
- BAIA

Gráfico 2 – Vuelos totales de operadores Low Cost – 2016-2019



Fuente: SIAC BI

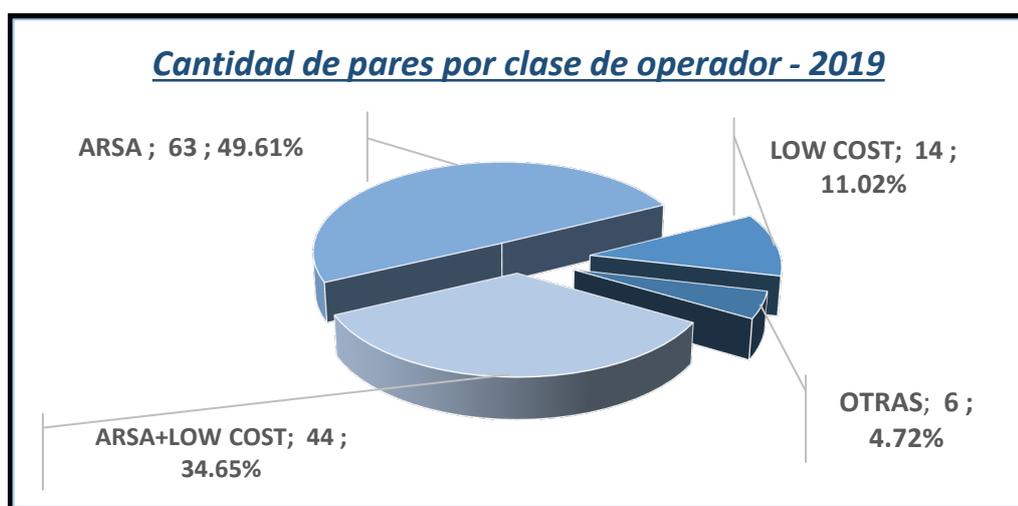
4.2.2.3. En 2019, los nuevos operadores aerocomerciales bajo la modalidad Low Cost operaron de forma exclusiva entre un 6,17% y un 15,12% del total de los pares operados (variando según sea el criterio de discriminación considerado), siendo la mayoría de las rutas operadas en competencia con las empresas tradicionales y en particular en concurrencia con el Grupo ARSA. Así, su contribución a la “conectividad adicional pura”⁴⁰ era baja.

Teniendo en cuenta, tal como fuera descripto en 4.2.2.2, que gran parte de las aerolíneas modalidad Low Cost comenzaron a prestar servicios en el transcurso de 2018, se optó por analizar la actuación de las mismas utilizando el período 2019 completo, al considerarlo más representativo de la actividad normal del sector.

Así, en el periodo 2019, se pudo observar que se han operado un total de 127 pares OD.

De esos 127 pares, 14 (11,02%) fueron explotados únicamente por empresas bajo el modelo de negocios Low Cost, 44 pares (34,65%) lo fueron por ARSA y empresas Low Cost en competencia, 63 pares (49,61%) fueron explotados sólo por ARSA y el resto (6 pares equivalentes a un 4,72%) por otras empresas.

Gráfico 3 – Cantidad de pares OD por clase de operador - 2019



⁴⁰ Se entiende por “conectividad adicional pura” a la agregada por la incorporación de las aerolíneas con modelo de negocio Low Cost al volar pares OD que no se encontraban servidos con anterioridad por compañías aéreas tradicionales.

Si se toma como criterio de clasificación a aquellos que no pasan por el AMBA, de esos 127 pares, 41(32,28%) pasan por el AMBA y 86 (67,72%) correspondieron a rutas que no involucraron destinos dentro del AMBA.

Si centramos el análisis en aquellos pares que no pasan por AMBA, de los 86 pares (100%), 13 (15,12%) fueron explotados exclusivamente por aerolíneas Low Cost, 20 pares (23,26%) lo fueron por ARSA y empresas Low Cost en competencia, 48 (55,81%) pares fueron explotados sólo por ARSA y el resto (5 pares equivalentes a un 5,81%) por otras empresas.

Gráfico 4 – Participación porcentual de operadores en pares OD que no pasan por AMBA - 2019

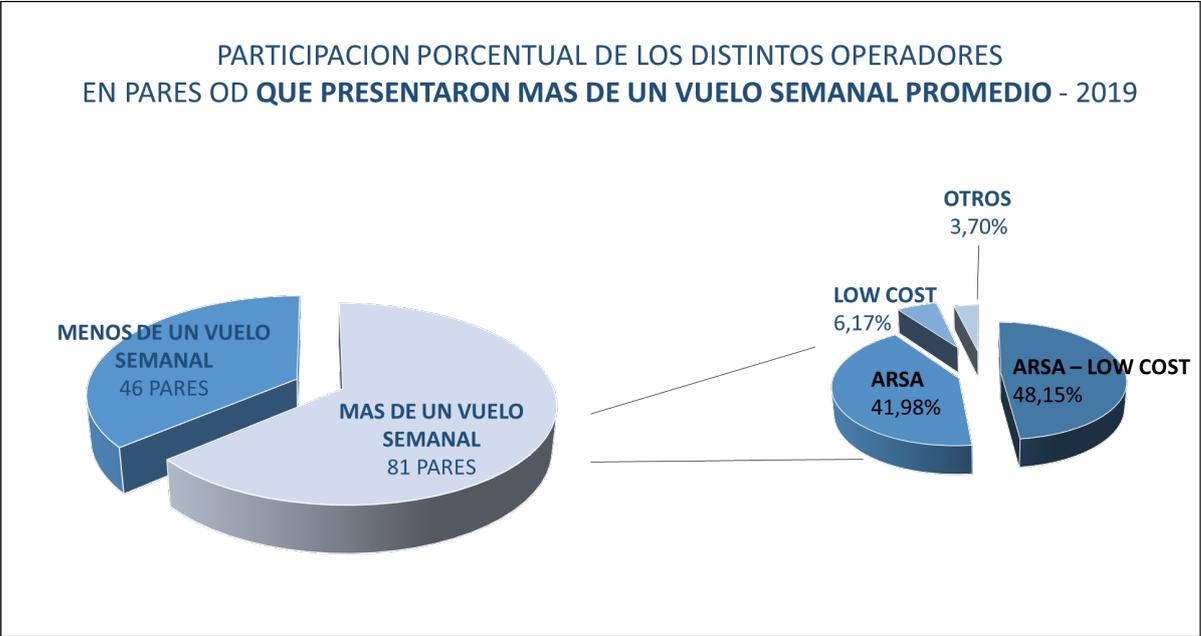


Analizada la cantidad de vuelos del mismo período, se observó que, sobre un total de 20.331 vuelos realizados, las empresas no tradicionales / modelo de negocios Low Cost prestaron 3.362, es decir un 16,54 %, 93,95% de los cuales lo hicieron en competencia con ARSA.

Ahora bien, si tomamos como criterio de clasificación a la cantidad de vuelos operados, considerando como explotados a aquellos pares que presentaron más de un vuelo semanal promedio, se observó que 81 pares de los 127 (un 63,78%) cumplían con dicha condición.

De esos 81 pares (100%), 5 (6,17%) fueron explotados únicamente por empresas bajo la modalidad Low Cost; 39 (48,15%) pares lo fueron por ARSA y empresas Low Cost en competencia, 34 (41,98%) pares fueron explotados sólo por ARSA y el resto (3 pares equivalentes a un 3,70%) por otras empresas

Gráfico 5 – Participación porcentual de operadores en pares OD con más de un vuelo semanal promedio. - 2019



Efectuando un similar análisis que el precedente, considerando la cantidad de vuelos de aquellos pares que presentaron más de un vuelo semanal, y para el mismo período, se observó que, sobre un total de 135.689 vuelos realizados, las empresas no tradicionales / modelo de negocios Low Cost han prestado 24.355 (17,95 %), el 98,94% de ellos en competencia con ARSA.

Lo expuesto permite establecer, que la contribución de dichos operadores, en el periodo auditado, a la “conectividad adicional pura”⁴¹ del sistema era baja.

⁴¹ Ver definición NP 39.

4.2.2.4.El 92,8% de los pares origen-destino analizados no se encontraban operados a fines de 2019. Las rutas que siguieron en operación, lo hicieron mayormente a destinos turísticos o de actividad comercial/productiva significativa. La mayor conectividad con aquellos destinos no ubicados en el ámbito del AMBA, se correspondió con pares operados por el grupo ARSA.

Como en los hallazgos anteriores, se analizaron los datos obtenidos de la base provista por el SIAC BI, en este caso para el período 2017 y 2019, siguiendo los siguientes criterios para calificar cada ruta:

- *Baja en su frecuencia:* pares operativos en 2019, con caída en su frecuencia de más del 20%
- *Dejó de operar:* pares con 6 meses sin operación o menos de 4 vuelos por mes en 2019, con caída en su frecuencia de más del 20%
- *Consolidado:* par OD prestado con regularidad en el período de tiempo y la cantidad de vuelos.

Comparando la actividad de todas las aerolíneas, a nivel total y de pares que no pasan por el AMBA, se pudo verificar que, siguiendo el criterio precitado, en el año 2019, todas las empresas dejaron de operar rutas. El detalle puede observarse seguidamente:

Cuadro 1 – Detalle de operatividad de pares OD - 2019

OPERACIÓN 2019 VS 2017	TODAS LOS PARES					SOLOS PARES NO AMBA				
	AEROLÍNEA	Consolidado	Baja en su frecuencia	Eliminar	Dejó de operar	TOTALES	Consolidado	Baja en su frecuencia	Eliminar	Dejó de operar
AEROLINEAS ARGENTINAS SA	40	4	66	25	135	7	0	51	14	72
AUSTRAL LINEAS AEREAS-CIELOS DEL SUR S.A	59	12	57	23	151	23	5	37	14	79
ANDES LINEAS AEREAS S.A.	4	5	58	10	77	0	1	37	6	44
AVIAN LINEAS AEREAS S.A. (AVIANCA)	0	0	4	5	9	0	0	0	1	1
FB LINEAS AEREAS - FLYBONDI	25	2	18	7	52	8	0	8	4	20
JETSMART AIRLINES S.A.	19	0	20	6	45	11	0	2	6	19
L.A.D.E.	4	1	14	13	32	4	1	11	13	29
LAN ARGENTINA S.A. (LATAM AIRLINES)	13	5	33	5	56	0	3	18	1	22
NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A.U.	8	0	8	0	16	0	0	3	0	3

Fuente: Los datos fueron obtenidos de la plataforma SIAC BI

Así, si se suman los pares “Consolidado” y “Baja en su frecuencia” (columnas 2 y 3) operados por aerolíneas de modalidad de gestión Low Cost (63) y se los resta a los 875 pares OD considerados, se obtiene que los pares OD no operados por estas empresas ascendían a fines de 2019 a 812 o el 92,8% de los pares considerados.

En lo que hace a los 63 pares operados, estos conectaban mayormente destinos de significatividad económica como, por ejemplo: Buenos Aires, Bariloche, Córdoba, Iguazú, Mendoza, Neuquén, Rosario y Salta.

Como dato adicional, de lo expuesto surge que la conectividad consolidada entre distintos puntos OD que no pasan por el AMBA, era brindada mayoritariamente en 2019 por el grupo ARSA (30 conexiones vs 23 de las empresas con modelo de negocios Low Cost).

4.2.2.5. La operatoria del grupo ARSA tuvo una contribución dispar en la mejora de la conectividad. En este sentido, en el periodo considerado se aprecia, por un lado, un incremento de los pares sin operar y una disminución del ritmo de incorporación de nuevas rutas; por el otro, que alcanzó continuidad en la operatoria del 50% de los pares OD creados (23 de 46).

En base a los datos estadísticos obtenidos del SIAC BI, el Grupo ARSA:

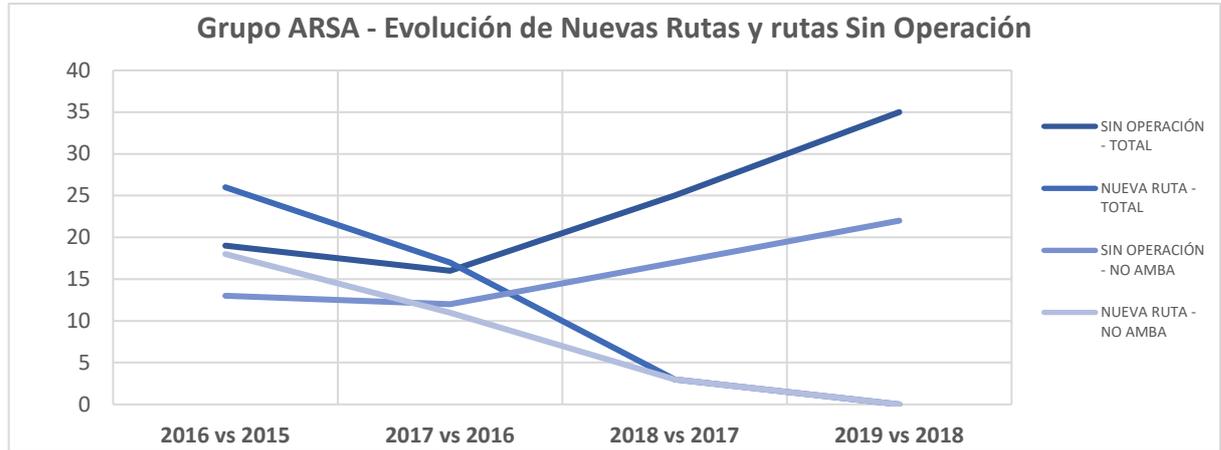
- tuvo un aumento de los pares sin operación, pasando de 19 en la comparación 2016 vs 2015, a 35 pares sin operación en la de 2019 vs 2018 (considerando operado a un par que presente un mínimo de 10 vuelos/año);
- una disminución en la cantidad de nuevas rutas incorporadas, las que pasaron de 26 incorporaciones en la comparación 2016 vs 2015, a no tener ninguna en el periodo 2019 vs 2018 (considerando nueva ruta operada a aquella con más de 10 vuelos / año).

Tabla 7 – Variación de la operación en cantidad de pares OD -

REGIÓN	2016 vs 2015	2017 vs 2016	2018 vs 2017	2019 vs 2018
SIN OPERACIÓN - TOTAL	19	16	25	35
NUEVA RUTA - TOTAL	26	17	3	0
SIN OPERACIÓN - NO AMBA	13	12	17	22
NUEVA RUTA - NO AMBA	18	11	3	0

Fuente: Los datos fueron obtenidos de la plataforma SIAC BI

Gráfico 6 – Evolución comparativa de nuevas rutas y rutas sin operación 2016-2019 Grupo ARSA



Comparando la operación en el periodo 2015 a 2019 se observa:

- De 46 pares OD creados en todo el periodo, mantuvo su operación en 23 (50%).
- Respecto al 2016 donde había 99 pares operativos, en 2019 había 84 en esa condición (-15%). Asimismo, en 2019, no se crearon nuevos pares y no se operaron 35.

Tabla 8 – Análisis comparativo de los pares OD 2016-2019 según operatividad y alcance

		AMBA		NO AMBA		TOTAL PARES OD		% sin operación al 2019 por año de origen
		PARES OD	SIN OPERACIÓN 2019	PARES OD	SIN OPERACIÓN 2019	PARES OD	SIN OPERACIÓN 2019	
2016	NUEVOS PARES	8	5	18	8	26	13	50,00%
	OPERATIVOS	48	4	25	8	73	12	16,44%
	SIN OPERACIÓN	6	4	14	6	20	10	50,00%
2017	NUEVOS PARES	6	4	11	5	17	9	52,94%
	OPERATIVOS	52	5	34	7	86	12	13,95%
	SIN OPERACIÓN	4	4	12	10	16	14	87,50%
2018	NUEVOS PARES	0	0	3	1	3	1	33,33%
	OPERATIVOS	54	5	37	4	91	9	9,89%
	SIN OPERACIÓN	8	8	17	17	25	25	100,00%
2019	NUEVOS PARES	0	0	0	0	0	0	
	OPERATIVOS	49	49	35	35	84	84	
	SIN OPERACIÓN	13	13	22	22	35	35	

NUEVOS PARES CREADOS ENTRE 2016 Y 2018:	DEJARON DE OPERAR EN 2019	% sin operación 2019 de NUEVOS PARES	TOTAL PARES HABILITADOS AL 2019	% OPERATIVOS sobre el TOTAL en 2019
46	23	50,00%	119	70,59%

TOTAL PARES OPERATIVOS AL 2016	TOTAL PARES OPERATIVOS AL 2019	VARIACIÓN PARES OD OPERATIVOS 2019 vs 2016
99	84	-15,15%

Fuente: Los datos fueron obtenidos de la plataforma SIAC BI

4.2.3. El crecimiento de Aerolíneas Argentinas previsto como objetivo del plan, no fue alcanzado en su totalidad.

Entre las metas del plan para AA se previó: aumentar su capacidad (AKOs⁴²) en un 38%, como así también incrementar su volumen de pasajeros de cabotaje en un 50%. Ambas metas se proyectaron para el año 2019, respecto de 2015.

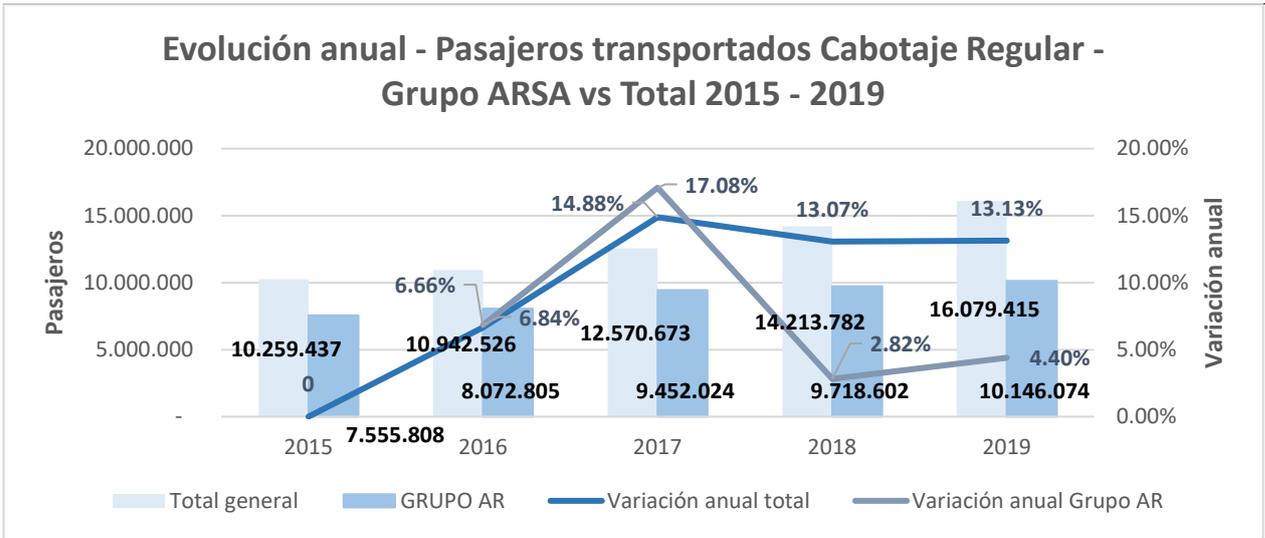
Así, se establecía que Aerolíneas Argentinas seguiría siendo el líder del mercado de cabotaje, absorbiendo 3,8 millones de pasajeros, pasando de 7,5 MM de pasajeros en 2015 a 11,3 MM en 2019.

En relación a esas proyecciones, al 31/12/2019, se observa: Por un lado, un aumento en valores absolutos del Grupo ARSA en relación al a sus competidores, tanto en vuelos como en pasajeros transportados de cabotaje; por otro, que ese crecimiento no fue suficiente para alcanzar los objetivos del plan.

En ese sentido, los pasajeros de cabotaje transportados por el grupo en 2019 alcanzaron los 10,14 MM, con un incremento del 34,3% respecto de la línea base, en lugar del 50% proyectado. Con estos valores, la meta la meta al final del periodo auditado se había cumplido en un 69,4%.

A efectos de graficar la evolución de dicha variable, se exponen los datos correspondientes al período 2015-2019:

Gráfico 7 – Evolución anual de pasajeros transportados – comparativa Grupo ARSA vs. Total – 2015-2019

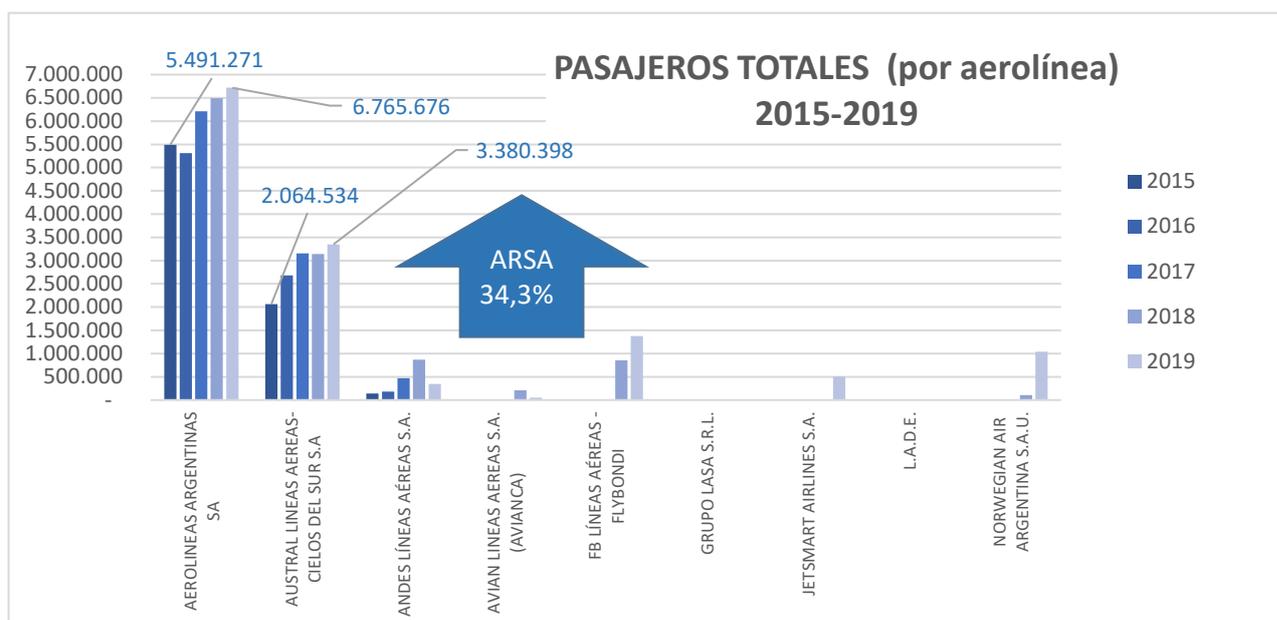


Fuente: Los datos fueron obtenidos de la plataforma SIAC BI

⁴² Asientos por kilómetro ofrecidos o AKO es un término utilizado en el transporte aéreo para referirse al número de asientos que una compañía aérea pone a disposición por cada kilómetro que un avión de esta recorre.

Discriminados por aerolínea podemos graficar los datos de la siguiente manera:

Gráfico 8 – Evolución de pasajeros totales de cabotaje regular por aerolínea. 2015-2019



Fuente: Los datos fueron obtenidos de la plataforma SIAC BI

Con relación a los asientos kilómetro ofrecidos (AKOs), según surge del Anuario Estadístico de la ANAC para el periodo 2019 (siempre en comparación con el 2015 como establece el plan), “...Aerolíneas Argentinas y Austral aumentaron su oferta de asientos en 22% para los servicios domésticos, siendo los principales aportantes al total al sumar 2,3 millones de plazas.”⁴³

Dicha cifra guarda relación con el total de vuelos llevados a cabo en el período analizado. A efectos comparativos, discriminados por empresa, se presenta la evolución de los mismos para dicho período:

⁴³ Anuario estadístico ANAC 2019, pág. 13

Gráfico 9 – Vuelos totales por empresa 2015-2019



Fuente: Los datos fueron obtenidos de la plataforma SIAC BI

Del gráfico precedente surge que la oferta del grupo ARSA (Aerolíneas Argentinas SA y Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur SA) fue de 77.846 vuelos en 2015 y de 95.068 en 2019.

Con las limitaciones que presenta la medición de la oferta en vuelos vs. AKOs, puede apreciarse que el porcentaje de incremento al que se arriba sumando la oferta del grupo medida con la primera de dichas variables, alcanzó el 22%, con un cumplimiento del 57,89% de la meta proyectada en el plan.

4.2.4. Si bien la desregulación tarifaria⁴⁴ aplicada en el contexto del Plan, contribuyó al aumento de pasajeros, dicho incremento no fue proporcional entre las empresas del Grupo ARSA y las operadas bajo la modalidad Low Cost. En efecto, a partir de 2017 se verificó una continua disminución de la participación de las empresas del Grupo ARSA en el mercado doméstico, la que alcanzaba el 12,09% al 31/12/2019.

Como puede observarse en 4.2.3 precedente, los pasajeros transportados en vuelos domésticos se incrementaron aproximadamente un 28 % entre 2017 y 2019 (período a considerar dada la

⁴⁴ Respecto al impacto de las tarifas en la operación de las empresas de modalidad Low Cost vs el Grupo ARSA, el SIAC BI no posee información, por lo que no se puede determinar estadísticamente su influencia en la distribución de los pasajeros.

incorporación de la modalidad Low Cost en el mercado aerocomercial, tras la realización de las audiencias públicas mencionadas en el presente y la correspondiente decisión del MT).

Del total de vuelos domésticos allí considerados, se analizaron aquellos correspondientes al grupo ARSA y a las principales aerolíneas gestionadas bajo la modalidad Low Cost (FLYBONDI, JET SMART, NORWEIGAN, ANDES y AVIAN). Del análisis surge que:

a- El incremento total de pasajeros entre 2017 y 2019, que fue de 3.566.018 pasajeros y se distribuyó de la siguiente manera:

- Las empresas del Grupo ARSA, transportaron +694.050 pasajeros o un 19,46% del total del incremento.

- Las de modalidad Low Cost, +2.871.968 o un 80,54% del incremento.

Cuadro 2 – Variación de cantidad y % de pasajeros transportados 2017-2019 discriminados por tipo de operador

AEROLINEA	2017	2019	Variación pasajeros (cantidad)	% s/ Total general
Grupo ARSA	9.452.024,00	10.146.074,00	694.050,00	19,46%
FB + JS + NW + Andes + Avian	483.189,00	3.355.157,00	2.871.968,00	80,54%
Total general	9.935.213,00	13.501.231,00	3.566.018,00	100,00%

Fuente: Los datos fueron obtenidos de la plataforma SIAC BI

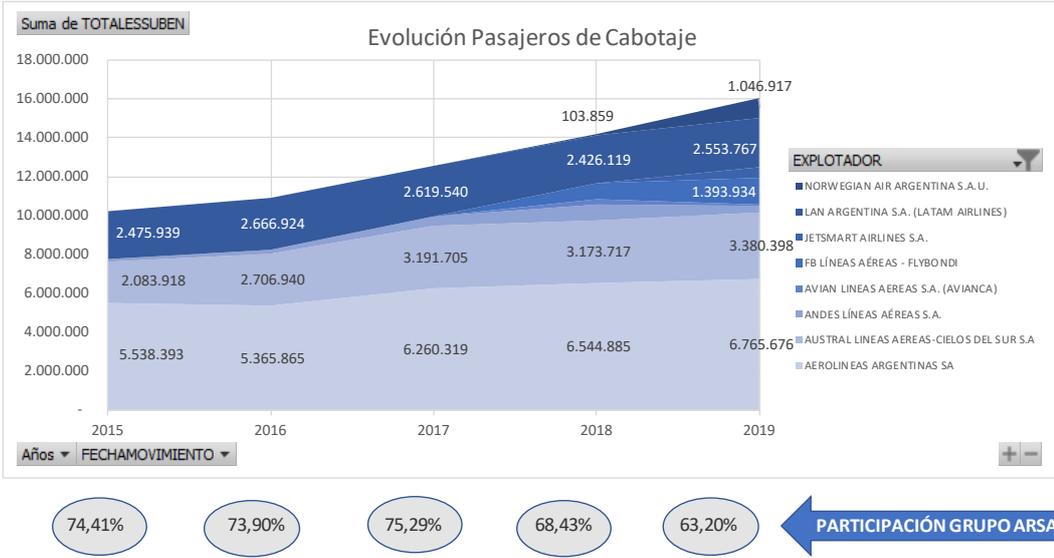
b- De los pares OD explotados, el 44% de las rutas voladas en 2019, son compartidas entre las aerolíneas de modalidad Low Cost y el Grupo ARSA. El 11,02% fueron explotadas por las Low Cost en forma exclusiva (ver 4.2.2.3).

El crecimiento en la cantidad de pasajeros, se da en el contexto de rutas compartidas (en competencia), con una marcada tendencia hacia las nuevas operaciones, realizadas por empresas Low Cost.

Lo expuesto permite inferir que el incremental de pasajeros verificado en el período considerado fue transportado mayoritariamente por las nuevas empresas, con retracción de la participación original de ARSA en el mercado (tal como puede observarse en el gráfico que sigue); situación en la que tuvo

incidencia el nuevo esquema tarifario, con su efecto en la variable precios, que hizo posible la incorporación de esta nueva modalidad en la prestación del servicio.

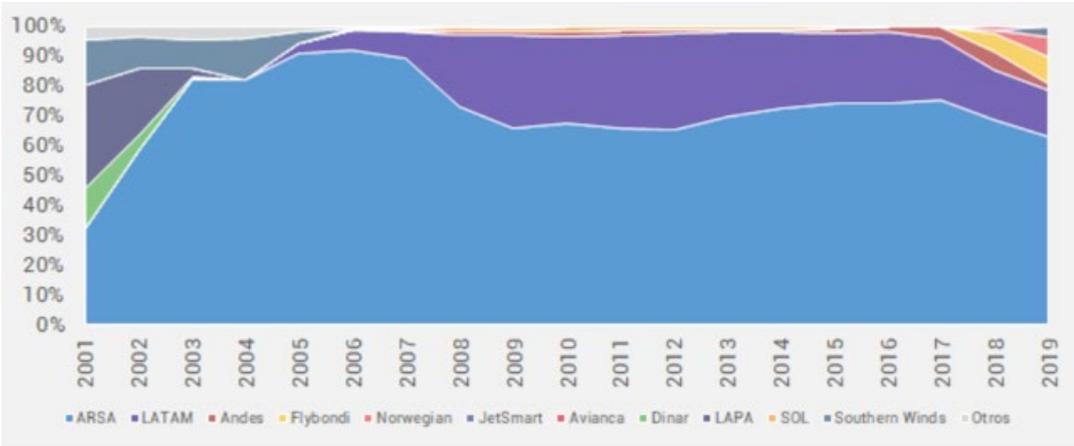
Gráfico 10 – Participación en el mercado doméstico – 2015-2019



Fuente: elaboración propia a partir de datos extraídos del SIAC BI

La información sobre participación en el mercado del Grupo ARSA, presentada en el Gráfico anterior, es coincidente con la del Gráfico 11, extraído del Anuario Estadístico 2019 de la ANAC.

Gráfico 11 – Market Share Doméstico–2001-2019



Fuente: Extraído de Anuario Estadístico 2019, ANAC, Página 21.

En igual sentido ARSA manifiesta, *“Respecto a la situación competitiva del mercado doméstico, se incrementó la operación de las nuevas aerolíneas de bajo costo, alcanzando este segmento un share total de 21 % a partir del ingreso de nuevos jugadores y el aumento de oferta propuesto. Si bien esto contribuyó al crecimiento del mercado del 15% en cantidad de pasajeros respecto del año anterior, dicho aumento co-existió con una disminución de precios en términos reales debido a la mayor competencia. En este contexto, el Grupo Aerolíneas mantuvo su posición de liderazgo en el mercado de cabotaje e incluso creció un 5,6% en cantidad de pasajeros respecto al año anterior.”*⁴⁵

En conclusión, los esquemas tarifarios derivados de la incorporación al mercado de la modalidad Low Cost, que implicaron mayor competencia y disminución de los precios de los servicios de transporte, contribuyeron al incremento de pasajeros. No obstante, dicho incremento: no fue proporcional entre las empresas del Grupo ARSA y las Low Cost, por lo que al final de periodo auditado se verificaba una reducción del 12,09% respecto a 2017 en la participación de las empresas del Grupo ARSA en el mercado doméstico y no fue suficiente para alcanzar el 99% de crecimiento en la cantidad de pasajeros respecto de 2015, porcentaje planteado como objetivo del plan.

4.2.5. No se tomaron medidas alternativas para cubrir la falta de operación de las rutas concesionadas, como por ejemplo el establecimiento de nuevos servicios aéreos de fomento o la fijación de la Tarifa económicamente retributiva.

El artículo 6° de la Ley 19030 previó una complementación económica para aquellas situaciones donde el transportador (nacional) prestare servicios aéreos regulares a tarifas no retributivas, siempre en el caso de que dichos servicios revistieran un especial interés para la Nación y sean realizados en rutas declaradas de interés general.

Por otra parte, su similar 48 estableció las condiciones o supuestos en los cuales se podían autorizar los denominados servicios de fomento, que son aquellos que se prestan sin perseguir fines de lucro.

⁴⁵ Memoria y Estados contables especiales de periodo intermedio por el período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2019, de Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima, en el punto 3. SITUACIÓN COMERCIAL Y OPERATIVA DE LOS ESTADOS CONTABLES ESPECIALES DE PERÍODO INTERMEDIO ENERO - SEPTIEMBRE 2019. (cont.)

Además, en lo que respecta al tema tarifario, el Decreto 6875/71, reglamentario de la citada ley, prescribe que la autoridad de aplicación deberá efectuar los estudios técnicos y económicos necesarios para determinar la tarifa económica retributiva para pasajeros correspondiente a los servicios en todas las rutas o sectores de ruta, sobre la base de un coeficiente de ocupación de las aeronaves aprobado por ella misma.

Tal como pudo observarse previamente en 4.2.2, existieron numerosos pares OD autorizados que no fueron efectivamente operados, o bien lo fueron con pocas frecuencias.

De la evidencia colectada⁴⁶ surge que no existía en el plano civil (bajo jurisdicción de ANAC) un programa de servicios de fomento, siendo el existente explotado por la FAA, con muy pocos destinos (5 pares OD con más de un vuelo anual en 2019) y en dos de esos casos explotados en forma concomitante, aunque intermitente por ARSA.

Asimismo, en cuanto a la determinación de las tarifas económicamente retributivas, el MT confirmó que las mismas no habían sido determinadas⁴⁷, y que no contaba con un área que se encargue de monitorear la relación entre las tarifas y los costos.

Teniendo en cuenta lo expuesto, la falta de aplicación de mecanismos alternativos orientados a fomentar y sostener la prestación de servicios en aquellas rutas que no estaban debidamente cubiertas o explotadas, coadyuvo a que la conectividad esperada por el plan no alcanzara a realizarse.

4.3. Los controles llevados a cabo en el proceso de otorgamiento de rutas y en la evaluación periódica de la capacidad económico financiera de las empresas prestadoras presentaron debilidades.

4.3.1. Se otorgaron rutas a nuevos operadores cuyo capital integrado no guardaba relación con la significatividad de las operaciones propuestas.

⁴⁶ NO-2020-14589261-APN-ANAC#MTR

⁴⁷ PV-2019-108483897-APN-DGD#MTR

Los explotadores FB LINEAS AEREAS SA (en la audiencia pública 218) y NORWEIGAN AIR ARGENTINA SA (en la audiencia pública 219) presentaron sendas solicitudes de concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, informando en dichas oportunidades un capital social de PESOS CIEN MIL (\$100.000) cada uno.

El citado monto constituía el mínimo exigido por la normativa vigente para las sociedades comerciales que adoptasen la figura de sociedades anónimas⁴⁸.

Asimismo, el artículo 37 de la ley de Transporte Aero comercial, exige que, para asegurar la continuidad de las prestaciones, el explotador deberá contar con un capital integrado compatible con la naturaleza de los servicios acordados, entendiéndose como tal a aquel capital que ha sido efectivamente aportado por los accionistas⁴⁹.

Durante el análisis de las presentaciones aludidas, la Dirección de Estudios de Mercado y Estadísticas (DEME) de la ANAC emitió sendos informes de evaluación de los aspectos de su competencia.

En ese marco, tanto el informe DEME N°0037 del 16/12/2016, correspondiente a la presentación de FB LINEAS AEREAS SA, como su similar N°114 de fecha 6/12/2017, relativo a la presentación de NORWEIGAN AIR ARGENTINA SA, dejaban constancia que el monto del capital social de ambas empresas: *“mantiene poca correlación con la envergadura del proyecto que se presenta”*.

Aun así, tras haberse completado el procedimiento para el dictado de ambos actos administrativos, el Ministerio de Transporte otorgó las concesiones a través de sus resoluciones 408-

⁴⁸ Ley 19.550, Sociedades Comerciales, art. 186.

⁴⁹ En consonancia con lo dispuesto en el precitado artículo 37 de la Ley 19.030, la Inspección General de Justicia en su resolución 1416 del 4/11/2003, expresó: “Que como ha sido sostenido por autorizada doctrina, el objeto social define y enmarca el cumplimiento de las actividades sociales guardando estrecha relación la proporción con el capital social y los aportes de los socios, ordenados a la consecución del referido objeto (Halperín, Isaac, «Sociedades Anónimas», Ed. Depalma, 1974, pág. 31), de todo lo cual se sigue, como fue expuesto en un recordado fallo del entonces Magistrado titular del Juzgado de Registro, el Dr. Enrique Butty, que un capital desproporcionadamente reducido en su magnitud determinará la imposibilidad “ex origine” de cumplir el objeto que debe, por esencia ser fácticamente posible (Fallo de Primera Instancia del Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial de Registro, firme, del 30 de Junio de 1980, firme, en autos «Veca Constructora Sociedad Anónima», publicado en La Ley 1980 -D- 463). Es oportuno recordar al respecto que la relación entre el objeto de la sociedad y el capital social asignado a la misma se encuentra plasmado dentro del ordenamiento societario vigente, cuando dispone la disolución de la sociedad por imposibilidad de lograr el objeto para la cual se constituyó (art. 94 inciso 4° de la ley 19550).”

E/2017 (de fecha 26 de junio) y 1288-E/2017 (de fecha 6 de diciembre), en favor de FB LINEAS AEREAS SA y a NORWEIGAN AIR ARGENTINA SA, respectivamente.

En conclusión, como fue señalado, se otorgaron rutas aéreas a nuevos operadores cuyo capital integrado no guardaba relación con la significatividad de las operaciones propuestas (circunstancia que fue advertida por el área responsable de la ANAC en sus respectivos informes), con apartamiento de lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 19.030 de Transporte Aero comercial y el riesgo potencial que ello implicaba para la continuidad de las operaciones.

4.3.2. Fueron otorgadas rutas aéreas a pesar de no haberse cumplimentado de manera satisfactoria alguno de los requisitos exigidos por la normativa y las instrucciones vigentes.

El Decreto 2186/1992, Anexo II, artículo 12, establece: que las concesiones y autorizaciones para la explotación de servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga, o de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte “serán otorgadas por vía de una audiencia pública”. Mientras que en el artículo 13 se señala, que el interesado deberá solicitar la realización de la audiencia pública, acreditando los recaudos exigidos por el Artículo 7º, mismo Anexo, de esa norma.

Este último, en su inciso h) establece que la presentación deberá contener: “la base de operaciones y la tripulación con la que propone equipar las aeronaves.”

En este sentido, el instructivo para las solicitudes de concesiones y autorizaciones de transporte aéreo formulada por empresas argentinas, publicado en el sitio web de ANAC⁵⁰, precisa al respecto que dicha presentación deberá incluir: “7) *la constancia expedida por la A.N.A.C. de la base de operaciones desde la que propone operar los servicios*” como así también “8) *La tripulación que propone utilizar*”, aclarando: “...en este requisito sólo se requiere el nombre y documentos de los pilotos ya que su acreditación como tales deberá hacerse con posterioridad a la autorización y al momento de afectarse a la empresa”.

⁵⁰ https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_concesion_empresa_argentinas.pdf

Ahora bien, en lo que hace a la situación encontrada se pudo documentar:

A fs. 146⁵¹ de la presentación efectuada por NORWEIGAN Air Argentina⁵², RE-2017-31113968-APN-DMENYD#MTR, Anexo 8, se declara que al igual que en otros mercados donde opera, la empresa planea una estructura con varias bases, entre ellas Buenos Aires, Córdoba y Mendoza, estando la base operativa inicial situada en el aeropuerto internacional de Ezeiza. También, se detalla la cantidad y tipo de tripulación para cada uno de los distintos modelos de aeronaves propuestas para la operación.

Pero, sin adjuntar ninguna constancia expedida por ANAC de la base de operaciones desde la que propone operar los servicios, ni detallar nombre y documentos de los pilotos, tal como lo requería la instrucción de la ANAC para este tipo de solicitudes.

Aun así, ambos requisitos se dieron por cumplidos Mediante Nota DESA 1281/17 (fs. 68, de RE-2017-31081802-APN-DMENYD#MTR), recordando, en cuanto a la base de operaciones, que debería contar con el otorgamiento efectivo de la misma al inicio de las operaciones y en el marco de lo establecido por la resolución de ANAC 764/10.

No obstante, ello, y con relación al tema de la tripulación, la Nota DESA 736/17 expresó ante la primera presentación del solicitante⁵³, que en esa instancia solo era necesario indicar la cantidad y conformación de la tripulación, no siendo exigible la nómina de la misma (ver fs. 21, de RE-2017-31113968-APN-DMENYD#MTR), a diferencia de lo estipulado en el instructivo aludido precedentemente.

Con relación a la presentación realizada por la empresa ALAS DEL SUR LINEAS AEREAS SA, en la Nota DESA1592/16 (fs. 113, de EXP-ANC:00339911/2016) se concluía que: *“En cuanto a la base de operaciones, la compañía adjunta copia de una Carta emitida por el Concesionario del Aeropuerto Internacional Ing. Ambrosio TARAVELLA de la provincia de Córdoba, Aeropuertos Argentina 2000, en la cual informa que cuenta con disponibilidad para amarre y base de operaciones de dos equipos AIRBUS A320. Sin embargo, no se acompaña el Formulario de Base de Operaciones y/o*

⁵¹ PDF, RE-2017-31113968-APN-DMENYD#MTR.

⁵² Dicha presentación corresponde a una segunda versión de la solicitud original, luego de cumplimentar una serie de requisitos observados por las dependencias de ANAC a la primera presentación.

⁵³ Detalle de la tripulación presentada obrante a fs. 45 de RE-2017-31113968-APN-DMENYD#MTR

Amarre debidamente intervenido por las autoridades de dicho aeropuerto como así tampoco por Jefatura de Región.

Por otra parte, si bien la solicitante adjunta a fs. 53 la nómina de tripulantes que operarán las aeronaves, en esta etapa del procedimiento solamente se debe indicar la cantidad y conformación de tripulaciones con las que pretende equipar las mismas... En razón de lo descripto en los dos párrafos precedentes, se entiende que no se cumple con lo establecido en el inc. h) del art. 7 del Capítulo II (sic) del Anexo II al Decreto 2186/92”

Posteriormente, la misma dependencia, en su nota 1795/16 (fs. 212, del expediente EXP-ANC:00339911/2016, cambió su temperamento al concluir que “*si bien no adjunta el correspondiente Formulario de Base de Operaciones y/o Amarre, el mismo podría ser exigido previo al inicio de la operación propuesta, con arreglo a lo establecido en la Resolución ANAC 764/2010”*.

Cabe mencionar, que no obra en el expediente que se haya adjuntado la constancia correspondiente emitida por ANAC, no obstante, lo cual se dio por cumplimentado el requisito.

Finalmente, en cuanto a la presentación efectuada por la empresa Flybondi Líneas Aéreas SA (EXP-ANC:0043368/2016), la misma presentó similares condiciones en cuanto al cumplimiento de ambos requisitos.

En lo que respecta a la base de operaciones, la empresa expresó sus intenciones de que la misma fuese el Aeropuerto de El Palomar, el cual, para ese momento, no se encontraba en condiciones de operatividad (fs. 303 y 390 del citado expediente), por ende, la Autoridad de Aplicación no podría haberlo aprobado. Asimismo, en cuanto a su tripulación, si bien presentó la cantidad y tipo de personal asignado a cada aeronave, no consignó la información requerida en el instructivo mencionado precedentemente.

A pesar de lo expuesto, la Dirección de Explotación de Servicios Aerocomerciales DESA en su nota 1790/16 (fs. 576) da por satisfecho ambos requisitos.

Tras la descripción de los casos analizados, se observa que al momento de evaluar el cumplimiento por parte de los solicitantes de los requisitos: constancia expedida por la ANAC de la base de operaciones desde la que se propone operar los servicios e información a aportar en relación a la

tripulación propuesta, la DESA de la ANAC, siguió un criterio distinto al previsto en el instructivo “Solicitudes de Concesiones y Autorizaciones de Transporte Aéreo Formulada por Empresas Argentinas”.

4.3.3. En dos de los casos analizados, se resolvió el otorgamiento de rutas aéreas con apartamiento de lo dictaminado por la JATA, en uno sin motivar suficientemente la decisión y en el otro sin hacerlo expresamente.

El dictamen de la JATA N° 590 del 13/02/2017, analizó la solicitud efectuada por ALAS DEL SUR LINEAS AEREAS SA. En el mismo, se expresó que a los efectos de no superponer servicios en aquéllos que se consideran suficientemente atendidos por otros prestadores, propiciaba conceder los servicios pedidos en alguna de las rutas aéreas con ciertos condicionamientos, desestimando algunas de las escalas previstas por la peticionaria, limitando a su vez la posibilidad de alterar u omitir escalas en la mayoría de los restantes servicios propuestos.

Sin embargo, la Resolución del Ministerio de Transporte 137 E/17, que finalmente otorga la concesión, accede a la petición original de la empresa, desestimando lo dictaminado y otorgando la totalidad de los servicios tal como fueron solicitados, argumentando solo: “...que el modo en que fueron planificados hacía a la sustentabilidad del proyecto de la peticionaria.”⁵⁴

Por otra parte, y con relación a lo peticionado por la empresa Flybondi Líneas Aéreas SA, el dictamen N° 595 también del 13/02/2017 entendió conveniente y de utilidad general otorgar en concesión los servicios peticionados, respecto de las rutas aéreas internas proyectadas con origen en el aeropuerto de el Palomar, con excepción de las listadas con números 19, 23, 29, 30 y 31 de la siguiente Tabla:

⁵⁴ Considerando 10.

Tabla 9 – Rutas de cabotaje con partida desde Buenos Aires, solicitadas por Flybondi Líneas Aéreas SA en la Audiencia Pública 218

1	BUE-IGR-BUE	8	BUE-USH-BUE	15	BUE-UAQ-BUE	22	BUE-FMA-BUE	29	BUE-AFA-BUE
2	BUE-COR-BUE	9	BUE-FTE-BUE	16	BUE-PSS-BUE	23	BUE-PMY-BUE	30	BUE-ROS-BUE
3	BUE-BRC-BUE	10	BUE-CRD-BUE	17	BUE-JUJ-BUE	24	BUE-CPC-BUE	31	BUE-CNQ-BUE
4	BUE-MDZ-BUE	11	BUE-RES-BUE	18	BUE-MDQ-BUE	25	BUE-SDE-BUE	32	BUE-LGS-BUE
5	BUE-SLA-BUE	12	BUE-RGL-BUE	19	BUE-RGA-BUE	26	BUE-IRJ-BUE	33	BUE-VDM-BUE
6	BUE-NQN-BUE	13	BUE-PRA-BUE	20	BUE-BHI-BUE	27	BUE-EQS-BUE	34	BUE-RSA-BUE
7	BUE-TUC-BUE	14	BUE-CTC-BUE	21	BUE-SFN-BUE	28	BUE-REL-BUE	35	BUE-LUQ-BUE

Aun así, la Resolución del Ministerio de Transporte 408 E/17, de las cinco rutas aéreas aludidas precedentemente que la JATA dictaminó no otorgar, resuelve positivamente en dos de ellas (rutas 29-Buenos Aires-San Rafael-Buenos Aires, y 31-Buenos Aires-Corrientes-Buenos Aires) sin motivar expresamente los fundamentos de dicho apartamiento.

Teniendo en cuenta lo descripto, si bien la Res. E 485/16 emanada del Ministerio de Transporte que regula el Régimen de Audiencia Pública para la consideración de solicitudes de autorización y concesión de servicios de transporte aéreo, establece en su artículo 29 que: “...*El dictamen de la JUNTA ASESORA DEL TRANSPORTE AÉREO no obligará en ningún caso al órgano competente para el dictado del acto...*”; también es cierto que su similar 30 obliga al órgano competente a fundar su resolución final, obligación, que en el primer caso analizado se evalúa como insuficientemente y en el segundo como no expresamente realizada.

4.3.4. Se otorgaron nuevas rutas aéreas a empresas que mantenían deudas en concepto de multas y/o tasas por servicios aeroportuarios, algunas de las cuales⁵⁵ resultaban causal de revocación de la concesión o el permiso. Además, no fueron aplicadas sanciones ni iniciadas –en todos los casos- acciones legales para conseguir su cobro.

El artículo 1º del Decreto 239/07 creó la ANAC como Autoridad Aeronáutica Nacional, asignándole las funciones y competencias establecidas en: el Código Aeronáutico (Ley 17.285), la Ley

⁵⁵ Ver Anexo I.

19.030 de Política Aérea; los Tratados y Acuerdos Internacionales, leyes, decretos y disposiciones que regulan la aeronáutica civil en la República Argentina.

Entre dichas facultades, posee la de recaudar y administrar las tasas por servicios de tránsito aéreo, y de aplicar multas por faltas al Código Aeronáutico y a las normas vigentes sobre faltas e infracciones, quedando sujeta al control de los organismos competentes del Gobierno Nacional.

Por otra parte, los recursos de la ANAC se componen de los ingresos, entre otros, de las tasas vinculadas a la Aviación Civil que conforme la normativa vigente corresponda ser percibidas.

Cabe señalar que la mora de tres meses en el pago de las Tasas en cuestión faculta a la autoridad aeronáutica “a disponer, sin necesidad previa de notificación (...) la paralización de sus operaciones (...) o la revocación de la concesión o permiso y a iniciar las acciones judiciales pertinentes para obtener el pago de lo adeudado.”⁵⁶

En ese marco, se detectó que AVIAN SA era deudora de tasas por servicios aeroportuarios: Así, si se toma como base la fecha de la Resolución que otorga las rutas, la empresa tenía deuda al momento del dictado de las tres resoluciones⁵⁷ que le otorgaron las rutas aéreas solicitadas en las audiencias 218, 219 y 221. Si en cambio, se considera como fecha de corte la del Dictamen de la JATA para evaluar la solicitud efectuada por la empresa para que se le otorguen de rutas, solo era deudora a la fecha de emisión del dictamen IF-2018-58697954-APN-ANAC#MTR⁵⁸, relacionado con los requerimientos analizados en el marco de la audiencia 221.

American Jet sólo poseía deuda considerando la fecha del Dictamen 592 de 2017⁵⁹, relacionado con las rutas aéreas solicitadas por la empresa en la audiencia 218.

Por otra parte, ANDES LÍNEAS AÉREAS SA tenía deudas al momento de emitirse el dictamen IF-2018-58698007-APN-ANAC#MTR, relacionado con el requerimiento tratado en la audiencia pública 221. A raíz de ello, la empresa suscribió un convenio de pago y saneamiento de deuda el 29/11/18 (fecha anterior a la de la Resolución del MT 11 del 9/01/2019, que le otorgó las autorizaciones solicitadas), del

⁵⁶ Artículo 67 Decreto 1674/1976.

⁵⁷ Resoluciones 280 E/2017, 373 E/2018 y 1083/2018

⁵⁸ 14/11/2018.

⁵⁹ 13/02/2017.

cual sólo abonó la primera cuota, adeudando los 19 restantes, cada una por un importe de \$1.300.549,56⁶⁰.

La cláusula quinta de este convenio estableció que, para el caso de falta de pago en las fechas estipuladas o de incumplimiento de alguna de las obligaciones asumidas por ANDES en el acuerdo, la ANAC intimaría su cumplimiento en diez días. Cumplido dicho plazo, si no se hubiera subsanado el incumplimiento, el acuerdo se extingue y la ANAC queda facultada a ejecutarlo judicialmente⁶¹.

En respuesta a la consulta formulada por esta auditoría respecto de las medidas tomadas por el órgano de aplicación⁶², la ANAC señaló que en varias oportunidades envió comunicaciones a las empresas para que regularicen su situación y que, en el caso puntual de ANDES, generó el expediente EX-2019-16986240-APN-ANAC#MTR. Aun así, habiendo transcurrido más de 18 meses del primer vencimiento impago⁶³, la ANAC no había iniciado acciones legales, a pesar de estar facultada para ello.

4.3.5. Durante el periodo auditado la ANAC no controló el cumplimiento de los planes de negocios de los operadores aéreos, lo que hubiera constituido una buena práctica, convirtiendo su presentación en un requisito formal del procedimiento de otorgamiento de rutas.

Las empresas que soliciten operar aeronaves de reducido o gran porte en rutas aéreas regulares, como modo de acreditación de su capacidad financiera, deben presentar un Plan de Negocios de 4 años, siguiendo lo dispuesto por la ANAC en su Resolución 1025/16.

Dicho plan deberá incluir un estado de resultados estimado (Ventas, Costos y utilidades Bruta, Operativa y Neta), ratios económicos y financieros básicos (punto de equilibrio, rentabilidad económica, liquidez y endeudamiento) y niveles de producción (expresado en cantidad de pasajeros, carga y correo transportada, y pasajeros, carga y correo transportada por kilómetro).

⁶⁰ IF-2020-54282473-APN-ANAC#MTR

⁶¹ Convenio de Pago y Saneamiento de Deuda entre la Administración Nacional de Aviación Civil y Andes Líneas Aéreas S.A., Cláusula Quinta. IF-2019-16990845-APN-DGLTYA#ANAC

⁶² IF-2020-54282473-APN-ANAC#MTR

⁶³ Lapsó transcurrido entre el primer vencimiento impago correspondiente a la 2º cuota del convenio de pago y saneamiento (operado el 28/02/2019) y la respuesta brindada a través del IF-2020-54282473-APN-ANAC#MTR, de fecha 18/08/2020.

Al comparar los resultados económicos esperados según el Plan de Negocios presentado con los que surgen de los Estados Contables se constatan desvíos en la Utilidad Bruta, en la Utilidad Operativa y en el Resultado del Ejercicio, tal como se presenta en el Cuadro 3.

Así, en tanto que las proyecciones a través de los Planes de Negocios se exhiben superavitarias, los resultados contables son deficitarios.

Asimismo, según surge del relevamiento de los expedientes presentados por las solicitantes, algunas de las empresas no presentaron su Plan de Negocios.

Cuadro3 - Análisis de desvíos entre el Plan de Negocios presentado y los resultados de los EECC respectivos

AUDIENCIA 218	
AEROLINEA	OBSERVACIÓN
ANDES LINEAS AEREAS S.A.	Se compararon los balances de 2017, 2018 y 2019 con el Plan de Negocios. Se puede ver que el 2017 presenta un desvío de 83% (\$25.923.836 vs. \$153.903.956) y el 2018 del 87% (\$22.721.665 vs. \$165.054.222), ambos en menos; mientras que el 2019 presenta un resultado del ejercicio final mayor al estimado por un 14% (\$190.036.924 vs. \$166.373.676)
AVIAN LINEAS AEREAS SA	Se comparó el balance de 2017 con el Plan de Negocios. Se puede ver que el 2017 presenta un desvío de 608% en menos (-\$87.324.343 vs. \$17.202.586) con respecto a la utilidad operativa estimada.

AUDIENCIA 219	
AEROLINEA	OBSERVACIÓN
GRUPO LASA SRL	El último balance con el que se contó fue el de 2017, el presentado a audiencia, mientras que la proyección es de 2018/2019/2020/2021.
JUST FLY SA (ROYAL CLASS)	El último balance con el que se contó es el de 2016, el presentado a audiencia, mientras que la proyección es de 2017/2018/2019/2020
NORWEGIAN AIR ARGENTINA SA	Se comparó el balance de 2018 con el Plan de Negocios. Se puede ver que el 2018 presenta un desvío de 135% en menos (-\$394.275.475 vs. \$139.124.649) con respecto al resultado del ejercicio estimado.

AUDIENCIA 221	
AEROLINEA	OBSERVACIÓN
JETSMART AIRLINES SA	Esta empresa presentó ratios, pero no un Estado de Resultados en el Plan de Negocios de 4 años.
AVIAN LINEAS AEREAS SA	No se contó con balances posteriores a 2017, por lo que no se pudo comparar con el Plan de Negocios.
BAIRES FLY SA	Se compararon los balances de 2018 y 2019 con el Plan de Negocios. Se puede ver que el Balance de 2018 presenta un desvío de 54% (\$4.268.642 vs. \$9.276.271) y el 2019 del 102% (-\$2.828.559 vs. \$130.045.673), ambas en menos en su utilidad operativa
GRUPO LASA SRL	El último balance con el que se contó es 2017, el presentado a audiencia, mientras que la proyección es de 2019/2020/2021/2022

Si bien es cierto, tal como señala ANAC, que no existe norma que explícitamente le otorgue competencia para controlar el cumplimiento de los planes de negocios de los operadores⁶⁴, también lo

⁶⁴Nota NO-2020-14589261-APN-ANAC#MTR

es, que la información en trato (plan de negocios) resulta central para evaluar uno de los aspectos sustanciales para el otorgamiento de las autorizaciones o concesiones, la capacidad económica y financiera del solicitante.

Es por ello que el mismo Código Aeronáutico lo recoge en su artículo 105, al prescribir que *“No se otorgará concesión o autorización alguna sin la comprobación previa de la capacidad técnica y económico-financiera del explotador y de la posibilidad de utilizar en forma adecuada los aeródromos, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear.”* Al tiempo que establece, en su similar 133 que *“las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad aeronáutica”*, correspondiéndole, a tales efectos, *“...ejercer la fiscalización técnica-operativa, económica y financiera del explotador...”*.

La no realización de controles posteriores a los planes de negocios, convierte el cumplimiento de ese requisito del procedimiento de concesión en una formalidad, toda vez que las empresas aerocomerciales podrían modificar los planes de negocios originalmente presentados y con ello la operatoria que sirvió de base para el otorgamiento de rutas aéreas. Esto último, podría impactar en la viabilidad del proyecto, sin resolver las necesidades de transporte insatisfechas que habían sido previstas cubrir de acuerdo a lo proyectado. Ello sin perjuicio de los controles de rutina anual de la capacidad económica – financiera que realiza la ANAC sobre la información suministrada por los operadores autorizados a prestar servicios⁶⁵.

4.3.6. No se han aplicado sanciones por los incumplimientos detectados en la presentación de los Estados Contables, que constituye la documentación base para evaluar la CEF.

Ante la reiterada falta de presentación en término de los EECC anuales por todas las empresas e incompleta en los casos detallados en el cuadro siguiente, las acciones realizadas por la ANAC se limitaron a solicitar reiteradamente la remisión de la documentación descripta, no habiendo logrado

⁶⁵ Tal como informa la ANAC por NO-2020-14589261-APN-ANAC#MTR, p. 2.

revertir esta situación, y sin verificarse la aplicación de las sanciones a las que está facultado en virtud del marco normativo vigente.⁶⁶.

Cuadro 4 – Detalle de incumplimientos detectados

Empresa	Fecha cierre de EECC.	Detalle	Expediente
Avían Líneas Aéreas S.A.	31-12	La ANAC solicitó el Balance 2018, reiteró el pedido en otras dos oportunidades (2019 y 2020). La empresa a la fecha no presentó sus Estados Contables ⁶⁷ . Actualmente se encuentra en proceso de Convocatoria de Acreedores. El Concurso fue declarado el 02/09/2019.	EX-2019-68765310-APN-ANAC# MTR
FB Líneas Aéreas S.A.	31-12	La ANAC solicitó el Balance 2018, y luego reiteró el pedido en otras dos oportunidades (2019 y 2020). La empresa presentó sus Estados Contables 2018, mediante mail del 23 de abril de 2020.	EX-2019-68761446-APN-ANAC# MTR
Just Flight S.A. (Royal Class)	30-06	La ANAC solicitó el Balance 2018, el cual fue presentado en copia simple el 24/04/2019. Por tal razón, se lo solicitó en otras dos oportunidades a fin de que lo presentara en original o copia certificada. Luego la ANAC solicitó el Balance 2019 para suplir lo referido al de 2018, a la fecha la empresa tampoco había presentado sus EECC 2019.	EX-2019-15718348-APN-ANAC# MTR
Norwegian Air Argentina S.A.U.	31-12	La ANAC solicitó el Balance 2018, lo que fue reiterado más tarde (en el proceso se le otorgó una prórroga a pedido de la empresa para presentar dicha documentación, posteriormente presentó una Certificación Contable de sus Estados Contables al 31/12/2018). En el 2020 la ANAC volvió a reiterar el pedido y a la fecha ha presentado correctamente su Balance 2018 (fecha de presentación: 06/03/2020).	EX-2019-15718043-APN-ANAC# MTR

Fuente: ANAC y elaboración propia

⁶⁶ Decreto 1770/2007 artículos 1 y 2 – Decreto 326/1982 apartado 20 y 24, inciso 17, 18 y 19 –Ley 17285 (Código Aeronáutico) artículo 135.

⁶⁷ En este cuadro la expresión “A la fecha”, refiere a la fecha en la que ANAC dio respuesta a la Nota 38/2020 AG7, por NO-2020-35918024-APN-ANAC#MTR del 03/06/2020.

Cabe señalar, que la reincidencia en no proporcionar la información en término a la autoridad de aplicación, habilita la aplicación de multas de dos hasta cien veces la tarifa máxima vigente para pasajeros⁶⁸.

Consultada la ANAC si durante el periodo auditado aplicó sanciones a las empresas que participaron en las audiencias públicas por este concepto, respondió: “...*Para el periodo auditado no se encontraron registros de sanciones, ni de actas de infracción en trámite vinculadas con la no presentación de estados contables...*”

La escasa eficacia del organismo descripta en este hallazgo, para obtener los Estados Contables dificulta el análisis oportuno de la CEF, toda vez que impide conocer tempranamente la situación económica de los operadores y, así, prever su evolución, lo que permitiría anticiparse a una posible afectación de los servicios originada en dificultades económico-financieras.

4.3.7. El control del cumplimiento de la constitución de garantías por parte de ANAC, así como su registro y atesoramiento, fue deficiente.

Las empresas que reciben una concesión o autorización a operar rutas aéreas deben depositar, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones y dentro de los quince días de notificada, una suma equivalente al dos por ciento de su capital social en efectivo, en títulos nacionales de renta o garantía bancaria equivalente. Dicho depósito se efectuará en el Banco de la Nación Argentina y a la orden de la autoridad aeronáutica⁶⁹.

La norma establece, además, un mecanismo de extinción de la caución, supeditada al transcurso del tiempo y el cumplimiento eficiente de las obligaciones.

También determina que el incumplimiento de dichas obligaciones dará lugar a la pérdida de la caución, debiendo su monto ingresar al fondo Permanente para el Fomento de la Aviación Civil.

⁶⁸ Artículo 24, inciso 17) del Dto. 326/82, reglamentario de la Ley 17.285 (modificada por Ley 22.390).

⁶⁹ Ley 17.285, artículo 112.

Ante el requerimiento de esta Auditoría a la ANAC⁷⁰ relativo al depósito de las garantías correspondientes a las empresas participantes de las Audiencias Públicas N° 218, 219 y 221, y respecto de si fueron registradas contablemente, el organismo informa⁷¹ que la DNTA solicitó a las empresas copia de las constancias de las transferencias realizadas, evidenciando que a esa fecha no contaba con la documentación que debería respaldar a los registros contables.

Por otra parte, a pesar de los dos pedidos efectuados⁷² por esta Auditoría, la ANAC no brindó el registro contable de las garantías recibidas, y tampoco acompañó documentación de respaldo alguna.

Las empresas a las que la ANAC envió notas al respecto fueron las siguientes:

Cuadro 5 – Detalle de notas enviadas por ANAC solicitando información requerida por la auditoría

Fecha	Referencia	Identificación GDE
28/05/2020	Avian Líneas Aéreas SA depósito de garantía	PV-2020-34791788-APN-DNTA#ANAC
28/05/2020	Buenos Aires International SA-BAIA-Depósito de garantía	PV-2020-34791756-APN-DNTA#ANAC
28/05/2020	Cielos Mediterráneos SA - Solicita Comprobante Art. 112 CA	PV-2020-34791810-APN-DNTA#ANAC
28/05/2020	Dangus SA Solicita comprobante depósito Art 112 CA	PV-2020-34791826-APN-DNTA#ANAC
28/05/2020	FB Líneas Aéreas - FLYBONDI - Depósito en garantía	PV-2020-34791729-APN-DNTA#ANAC
28/05/2020	Grupo LASA SRL - Solicita comprobante depósito Art 112 CA	PV-2020-34791847-APN-DNTA#ANAC

En otro orden, como fuera descripto previamente en 4.3.4, el 29/11/2018 la ANAC y ANDES LÍNEAS AÉREAS SA celebraron un convenio que tuvo por finalidad la instrumentación de un acuerdo de pagos y saneamiento del total de la deuda que ANDES mantenía con la ANAC en conceptos de Tasas por \$ 23.260.310,46. En dicho convenio pactó que pagaría \$ 31.213.189,45 en 24 cuotas iguales y consecutivas.

⁷⁰ Act. N° 108/19, Notas N° 38/2020 AG07, N° 5/2020 DCST, del 07/05/2020.

⁷¹ Nota: NO-2020-35918024-APN-ANAC#MTR de fecha 03/06/2020.

⁷² Notas N° 9/2020 AG07 y 44/20 AG07.

En su cláusula sexta consta la constitución de una garantía a favor de ANAC mediante la entrega de un certificado correspondiente a un motor JT8D-219 series N° 726946 y 726911 propiedad de ANDES, valuado en USD 457.382, el cual dice fue entregado en el acto.

Consultada la ANAC respecto de la gestión de dicha garantía, confirma que no tiene constancia de haber realizado un relevamiento ocular, expresa no saber si dicha garantía cubre el valor de la deuda⁷³ y también desconoce si la entrega de esa garantía había sido certificada por un escribano público⁷⁴.

Todo lo expuesto, dado el contexto de dispar cumplimiento de obligaciones por parte de los prestadores de los servicios de transporte observado precedentemente, expone a la Administración a dificultades para ejecutar las garantías pertinentes con el alcance y la oportunidad requeridas, con el riesgo consiguiente que ello implica.

5. COMUNICACIÓN DEL INFORME.

Mediante Nota 8/24-AG7 – 4/24-DCST y Nota 9/24-AG7 – 5/24-DCST se puso en conocimiento del Ministerio de Economía y de la Administración Nacional de Aviación Civil, respectivamente, el Proyecto de Informe de Auditoría referido a “Transporte Aéreo – Líneas denominadas Low Cost – gestión” realizado en el ámbito del ex Ministerio de Transporte y de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), remitido a efectos de que realicen los comentarios que consideren pertinentes.

Mediante Nota s/n° de ANAC de fecha 19 de abril de 2024, se remitieron los comentarios al proyecto de informe de auditoría, formulados por las distintas áreas con competencia en la materia, a saber

- Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios (DGIySA),
- Dirección General Legal, Técnica y Administrativa (DGLTyA),

⁷³ A la fecha de celebración del convenio, el valor del bien ofrecido en garantía ascendía a \$ 17.655.000 aproximadamente, tomando la cotización del dólar estadounidense valor venta del Banco de la Nación Argentina.

⁷⁴ IF-2020-54282473-APN-ANAC#MTR, elaborado en respuesta la Nota N° 44/20 AG7.

- Dirección Nacional de Transporte Aéreo (DNTA),

Asimismo, mediante NO-2024-41044796-APN-SSTA#MEC del 22 de abril de 2024, la Subsecretaría de Transporte Aéreo del Ministerio de Economía prestó conformidad del informe remitido por la Administración Nacional de Aviación Civil, sin emitir comentarios adicionales.

Los resultados de su análisis se exponen en el Anexo III al presente.

6. RECOMENDACIONES.

- 6.1. Dotar a la planificación estratégica de los contenidos, elementos y herramientas que permitan o coadyuven a la consecución de sus objetivos. (Cde. 4.1.1 y 4.1.2)
- 6.2. Realizar un análisis integral de las capacidades aeroportuarias, la utilización de los aeropuertos para sus diversos usos, y los medios de transporte alternativos, para estimar adecuadamente las expectativas de crecimiento. (Cde. 4.2.1)
- 6.3. Evaluar la conveniencia de verificar el cumplimiento de los planes de negocios de los operadores aéreos, como así también el impacto de éste en la CEF, a fin de adoptar las medidas pertinentes que aseguren la salud económica de las empresas y garanticen su sustentabilidad, de modo tal que permita satisfacer las necesidades de transporte que dieron origen a las autorizaciones correspondientes. (Cde. 4.2.2.1 a 4.2.2.5, 4.3.5)
- 6.4. Evaluar la conveniencia de llevar adelante un plan de fomento civil, y la fijación de la tarifa económicamente retributiva, como medio para asegurar la conectividad. (Cde. 4.2.5)

- 6.5. Cumplir con la normativa previa al dictado del acto administrativo, para evitar impugnaciones posteriores. (Cde. 4.3.1, 4.3.2)
- 6.6. Evaluar y decidir fundadamente y a través de informes técnicos, los apartamientos a los dictámenes de la JATA. (Cde. 4.3.3)
- 6.7. Exigir la remisión en tiempo y forma de los EECC a fin de que el análisis se realice en un lapso cercano a su confección. Asimismo, en caso de incumplimiento, ejercer las competencias sancionatorias que le han sido otorgadas. (Cde. 4.3.4, 4.3.6)
- 6.8. Evaluar la posibilidad de incorporar a los procedimientos y requisitos previos para la evaluación de las solicitudes de rutas aéreas, la condición de no mantener deudas al momento de su otorgamiento. (Cde. 4.3.4)

7. CONCLUSIÓN.

La política del sector aerocomercial durante el período auditado se centró en un plan, denominado Revolución de los Aviones (PRdeA), que en líneas generales se asentaba en tres pilares:

- Crecimiento de ARSA,
- Modernización de la infraestructura y rediseño del espacio aéreo, y
- Planes de expansión y la incorporación de otras empresas aerocomerciales.

En el análisis de su formulación, se pudo observar que dicho plan, calificado como estratégico, carecía de acto administrativo aprobatorio y de los elementos básicos para poder ser considerado como tal, entre ellos una descripción precisa de: la situación base a superar, los objetivos y metas a alcanzar en cada uno de los tres “pilares”, cómo se diseñaron esos objetivos y metas, las acciones que iban a desarrollarse para alcanzarlos, sus responsables, etc.

En cuanto a las condiciones en que se gestionó dicha política, no se obtuvo evidencia documental suficiente de la existencia de una estructura organizativa y de sus acciones para coordinarla.

Más allá de ello, y en lo referente al logro de los objetivos planteados (con las limitaciones expuestas precedentemente), se pudo observar que los mismos no fueron alcanzados en su totalidad.

Así, la meta de incrementar en un 99% la cantidad de pasajeros de cabotaje transportados no fue alcanzada, verificándose en cambio un incremento del 47,26 % (15,95 MM en 2019 vs. 10,8 MM en 2016).

En cuanto a las proyecciones de crecimiento de pasajeros discriminado por aeropuerto, solo 9 de 38 lograron cumplir o superar los objetivos previstos, presentando una diferencia de estimación global de -20,93%.

En lo que hace al objetivo de mejorar la conectividad previsto por el plan, la concesión de rutas realizadas por el MT a partir de las distintas Audiencias Públicas (AP) celebradas en favor de los nuevos operadores, fue segmentada mayoritariamente hacia pares OD que no pasan por el AMBA (328 pares OD únicos no AMBA concesionados vs. 385 pares OD únicos concesionados). Dichas rutas no aportaron una conectividad mayor significativa durante el período auditado, debido a que su explotación fue muy baja.

Las rutas que sí operaron, lo hicieron mayormente a destinos turísticos o de actividad comercial/productiva significativa. La mayor conectividad con aquellos destinos no ubicados en el ámbito del AMBA, se correspondió con pares operados por el grupo ARSA.

Si nos referimos a la conectividad adicional pura no AMBA, en 2019 los nuevos operadores aerocomerciales bajo la modalidad Low Cost operaron de forma exclusiva entre un 6,17% y un 15,12% del total de los pares operados (variando según sea el criterio de discriminación considerado), siendo la mayoría de las rutas operadas en competencia con las empresas tradicionales y en particular en concurrencia con el Grupo ARSA, lo que evidenció su baja contribución en este aspecto.

Por otra parte, aun cuando fueron otorgadas una cantidad significativa de rutas, solo 2 de las 9 aerolíneas no tradicionales u operadoras bajo la modalidad Low Cost, continuaban operando al

cierre del periodo auditado. En ese contexto, el 92,8% de los pares origen-destino (AMBA y No AMBA) analizados no se encontraban operados a fines de 2019.

Completando el análisis de la conectividad, tampoco se tomaron medidas alternativas para cubrir la falta de operación de las rutas concesionadas, como por ejemplo el establecimiento de nuevos servicios aéreos de fomento o la fijación de la Tarifa económicamente retributiva

Saliendo de la cuestión anterior, en cuanto al desempeño del grupo ARSA en la ejecución del PRdeA, cabe señalar: El crecimiento de Aerolíneas Argentinas previsto como objetivo del plan, no fue alcanzado en su totalidad. Así, se cumplió en un 69,4% la meta previstas para el incremento de pasajeros transportados (34,3% vs. el 50% previsto) y en un 57,8% la de asientos kilómetro ofrecidos (22 % vs. el 38% proyectado)

Asimismo, la operatoria del grupo tuvo una contribución dispar en la mejora de la conectividad. En este sentido, en el periodo considerado se aprecia, por un lado, un incremento de los pares sin operar y una disminución del ritmo de incorporación de nuevas rutas; por el otro, que alcanzó continuidad en la operatoria del 50% de los pares OD creados (23 de 46).

En lo que se refiere al efecto de la política tarifaria aplicada en el contexto del Plan, se pudo observar que, si bien la desregulación llevada a cabo contribuyó al aumento de pasajeros (+3,5 MM entre 2017 y 2019), dicho incremento no fue proporcional entre las empresas del Grupo ARSA y las operadas bajo la modalidad Low Cost. Ello se vio reflejado en la participación de las empresas del grupo en el mercado doméstico, donde a partir de 2017 se verificó una continua disminución, alcanzando el 12,09% al 31/12/2019.

En lo que respecta a la gestión del MT y de ANAC, se ha podido observar que los controles llevados a cabo en el proceso de otorgamiento de rutas presentaron las siguientes debilidades:

- Se otorgaron rutas a nuevos operadores cuyo capital integrado no guardaba relación con la significatividad de las operaciones propuestas.
- Fueron otorgadas rutas aéreas a pesar de no haberse cumplimentado de manera satisfactoria alguno de los requisitos exigidos por la normativa y las instrucciones vigentes.

- En dos de los casos analizados, el MT resolvió el otorgamiento de ruta con apartamiento de lo dictaminado por la JATA.
- Se otorgaron nuevas rutas aéreas a empresas que mantenían deudas en concepto de multas y/o tasas por servicios aeroportuarios, algunas de las cuales resultaban causal de revocación de la concesión o el permiso. Además, no fueron aplicadas sanciones ni iniciadas –en todos los casos- acciones legales para conseguir su cobro.
- El control del cumplimiento de la constitución de garantías por parte de ANAC, así como su registro y atesoramiento, no fue eficiente.

Finalmente, en lo que hace a la evaluación periódica de la capacidad económico financiera de las empresas prestadoras se ha podido verificar que:

- Durante el periodo auditado no se controló el cumplimiento de los planes de negocios de los operadores aéreos, lo que hubiera constituido una buena práctica, convirtiendo su presentación en un requisito formal del procedimiento de otorgamiento de rutas.
- No se han aplicado sanciones por los incumplimientos detectados en la presentación de los Estados Contables, documentación base para evaluar la CEF.

A modo de cierre, las situaciones descriptas en el presente en relación a la formulación y ejecución del Plan analizado, sumado a las debilidades de control por parte de los organismos competentes, incidieron en el logro de sus objetivos, disminuyendo la eficacia de la gestión y afectando la participación de ARSA en el mercado aerocomercial doméstico, cuyo crecimiento había sido contemplado.

8. LUGAR Y FECHA DEL INFORME.

Buenos Aires, 29 de abril de 2024.

9. FIRMA.

ANEXO I

DETALLE DE LAS DEUDAS EN CONCEPTO DE TASAS QUE HABILITAN EL EJERCICIO DE LA FACULTAD DE DISPONER LA REVOCACIÓN DE LAS CONCESIONES O PERMISOS.

AMERICAN JET			
Deuda según fecha de Dictamen			
Deuda al 13/02/2017 - Dictámen 592 - Resolucion 136-E 2017- Audiencia 218			
Fecha vto.	Tipo Doc	Nº Comprobante	Monto
03/10/2016	FAC	000000060327	\$ 440,00
03/11/2016	FAC	000000060413	\$ 670,00
TOTAL			\$ 1.110,00

ANDES			
Deuda según fecha de Resolución			
Deuda al 09/01/19 Resolucion 11 2019 Audiencia 221			
Fecha vto.	Tipo Doc	Nº Comprobante	Monto
17/04/2018	FAC	000000061790	\$ 2.447.490,40
18/05/2018	FAC	000000061847	\$ 2.196.710,00
19/06/2018	FAC	000000061915	\$ 2.074.470,00
18/07/2018	FAC	000000062015	\$ 1.584.692,00
17/08/2018	FAC	000000062074	\$ 2.652.490,00
13/09/2018	FAC	000000062127	\$ 2.496.380,00
TOTAL			\$ 13.452.232,40

Deuda a fecha de Dictamen			
Deuda al 14/11/2018 Dictámen IF-2018-58698007-APN-ANAC#MTR - Resolucion 11 2019- Audiencia 221			
Fecha vto.	Tipo Doc	Nº Comprobante	Monto
17/04/2018	FAC	000000061790	\$ 2.447.490,40
18/05/2018	FAC	000000061847	\$ 2.196.710,00
19/06/2018	FAC	000000061915	\$ 2.074.470,00
18/07/2018	FAC	000000062015	\$ 1.584.692,00
TOTAL			\$ 8.303.362,40

AVIAN			
Deuda a fecha de resolución			
Deuda al 11/05/17 Resolucion 280 E 2017 Audiencia 218			
Fecha vto.	Tipo Doc	Nº Comprobante	Monto
22/12/2016	FAC	000000060545	\$ 10.371,80
16/01/2017	FAC	000000024107	\$ 2.494,33
20/01/2017	FAC	000000060654	\$ 20.830,29
TOTAL			\$ 33.696,42

Deuda al 27/04/18 Resolucion 373 E 2018 Audiencia 219			
Fecha vto.	Tipo Doc	Nº Comprobante	Monto
05/12/2017	FAC	000400000804	\$ 20.000,00
17/01/2018	FAC	000000061600	\$ 199.460,00
TOTAL			\$ 219.460,00

Deuda al 12/12/18 Resolucion 1083 2018 Audiencia 221			
Fecha vto.	Tipo Doc	Nº Comprobante	Monto
18/07/2018	FAC	000000062019	\$ 357.820,00
17/08/2018	FAC	000000062079	\$ 406.200,00
13/09/2018	FAC	000000062132	\$ 435.020,00
TOTAL			\$ 764.020,00

Deuda a la fecha de Dictamen			
Deuda al 14/11/2018 - Dictámen IF-2018-58697954-APN-ANAC#MTR - Resolucion1083 2018- Audiencia 221			
Fecha vto.	Tipo Doc	Nº Comprobante	Monto
18/07/2018	FAC	000000062019	\$ 357.820,00
TOTAL			\$ 357.820,00

ANEXO II COMENTARIOS DEL AUDITADO

II.1.- COMENTARIOS EFECTUADOS POR ANAC

ANAC AVIACIÓN CIVIL
ARGENTINA

2024 - Año de la Defensa de la Vida, la Libertad y la Propiedad

Señor
Auditor General
AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN
Dr. Gabriel MIHURA ESTRADA
Presente.

Buenos Aires, 19 de abril de 2024.

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con el objeto de saludarlo y distraer su atención con estas líneas.

Por medio de la presente vengo a dar respuesta a vuestra atenta Nota N° 9/24 AG7 - 5/24 DCST - Act. 108/19 referente al proyecto de informe de auditoría titulado "*Transporte Aéreo – Líneas denominadas low cost - Gestión*", realizado en el ámbito del ex Ministerio de Transporte y de la Administración Nacional de Aviación Civil, correspondiente al período comprendido entre el 01/01/2016 al 31/12/2019.

Sobre el particular, pongo en vuestro conocimiento que el proyecto de informe compartido por la AGN ha merecido las observaciones y comentarios que detallo a continuación.

1. DGIYSA

Desde la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios de esta Administración Nacional ha sido observado el número correcto de obras realizadas durante el período correspondiente al *Plan Revolución de los Aviones*.

En el proyecto de Informe de la AGN sometido a consideración se detallan 15 obras completas de pistas, 23 nuevas terminales, 17 nuevos sistemas de balizamiento y 7 nuevas torres de control.

De los archivos de obras inspeccionadas y habilitadas por la DGIYSA durante este período, surge que se realizaron 12 obras de pistas aeroportuarias de distintas magnitudes (Mendoza, Ezeiza, San Juan, Comodoro Rivadavia, Córdoba, Iguazú, Trelew, Chapelco, Tucumán, Salta, Catamarca y Sauce Viejo); 8 terminales aeroportuarias (Comodoro Rivadavia, Esquel, Ezeiza, San Juan, Palomar, Córdoba, Iguazú y Jujuy); 13 obras de balizamiento de distinta envergadura (Mendoza, Trelew, Tucumán, El Palomar, Formosa, Santa Rosa, Santiago del Estero, Sauce Viejo, Comodoro Rivadavia, Córdoba e Iguazú





-dos obras-); y 4 torres de control (Comodoro Rivadavia, Ezeiza, Córdoba y Aeroparque).

2. DGLTYA

Desde la Dirección de Asuntos Jurídicos (DAJ) de la Dirección General Legal, Técnica y Administrativa (DGLTYA) de esta Administración, fue observada la Recomendación 6.3. que reza:

“Evaluar la conveniencia de verificar el cumplimiento de los planes de negocios de los operadores aéreos, como así también el impacto de éste en la CEF, a fin de adoptar las medidas pertinentes que aseguren la salud económica de las empresas y garanticen su sustentabilidad, de modo tal que permita satisfacer las necesidades de transporte que dieron origen a las autorizaciones correspondientes. (Cde. 4.2.2.1 a 4.2.2.5, 4.3.5)”.

Ello por cuanto en el proyecto de informe de auditoría ha sido reconocido que no existe una norma expresa que requiera lo indicado. (No obstante lo expuesto, atento al análisis aportado por la AGN, se asume la conveniencia de tomar en consideración la recomendación efectuada). Mismo razonamiento debe aplicarse, en cuanto a lo expresado en la recomendación 6.7, conforme a la cual cabe:

“Exigir la remisión en tiempo y forma de los EECC a fin de que el análisis se realice en un lapso cercano a su confección. Asimismo, en caso de incumplimiento, ejercer las competencias sancionatorias que le han sido otorgadas.” (Cde. 4.3.4, 4.3.6).

En la recomendación 6.5. del proyecto de Informe de Auditoría la AGN recomienda a esta Administración:

“Cumplir con la normativa previa al dictado del acto administrativo, para evitar impugnaciones posteriores. (Cde. 4.3.1, 4.3.2)”.

Sobre el particular, se observa que, desde el punto de vista jurídico, la Dirección de Estudios de Mercado y Estadísticas dependiente de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo de la ANAC se expidió en el marco de sus competencias, tal cual fue debidamente explicado en su informe, excediendo las competencias asignadas a esta Administración Nacional lo resuelto oportunamente por el Ministerio de Transporte de la Nación en las Resoluciones N° 408-E/2017 y N° 1288-E/2017.



3. DNTA

Desde la Dirección Nacional de Transporte Aéreo de esta Administración Nacional se ha observado que, en el glosario, son mencionadas las empresas JETSMART AIRLINES SpA (JS), LATAM AIRLINES GROUP (LAN) y NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA (NW). Estas empresas no eran las compañías argentinas que explotaban servicios de cabotaje en nuestro país.

También se observa el concepto de *pasajero* (PAX), que es definido como "*las personas que suben en un aeropuerto*". Debería darse al concepto el alcance que le otorga el artículo 1 de la Resolución 1532/98 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, según el cual *pasajero* "*es toda persona, excepto miembros de la tripulación, con derecho a ser transportada en una aeronave, en virtud de lo establecido en un contrato de transporte*".

También se observa que en la página 6 se cita a la Resolución N°1.035/2016 de la ANAC, cuando la correcta aludida es la N° 1.025/2016.

También se observa que en algunos gráficos se agrega a LAN (por ejemplo, el N°8 *Pasajeros Totales por aerolínea*) pero no en otros no (por ejemplo, el N°9 *Vuelos Totales por empresa*).

También se observa que en los gráficos y tablas se confunden los conceptos de Pasajeros y Pasajeros por aeropuerto, lo que puede llevar a confusiones en el momento del análisis de la información, por tratarse de categorías distintas.

También se observa que, en la Tabla N° 6, existen diferencias significativas, teniendo presente que existe la posibilidad de omitir escalas por cuanto una ruta que se encuentra autorizada para realizar destinos internos e internacionales podría operarse únicamente como cabotaje.

CANTIDAD DE RUTAS INTERNAS OTORGADAS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN LAS ÚLTIMAS AUDIENCIAS PÚBLICAS (*)						
EMPRESA	Audiencia Pública 2018	ACTO ADMINISTRATIVO O DE CONCESIÓN	Audiencia Pública 219	ACTO ADMINISTRATIVO O DE CONCESIÓN	Audiencia Pública 221	ACTO ADMINISTRATIVO O DE CONCESIÓN
AMERICAN JET S.A.	12	TOTAL DE 13 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. 136/2017	NO	NO	NO	NO
AVIAN LÍNEAS AÉREAS S.A.	14	TOTAL DE 16 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. 280/2017	26	TOTAL DE 37 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 373/2018, modificada por la Resolución M.T. N° 597/2018 que incorporó la ruta CÓRDOBA – ROSARIO	6	TOTAL DE 6 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 1083/2018

				CÓRDOBA a las concesionadas		
BUENOS AIRES INTERNATIONAL AIRLINES S.A.	NO	NO	57	TOTAL DE 178 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 1136/2018	NO	NO
FB LÍNEAS AÉREAS S.A. (FLYBONDI)	43	TOTAL DE 85 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. 408/2017	NO	NO	142	TOTAL DE 284 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 1087/2018
GRUPO LASA S.R.L.	NO	NO	5	TOTAL DE 5 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. 244/2018	NO	NO
JETSMART AIRLINES S.A. (previamente denominada ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A.)	21	TOTAL DE 21 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 137/2017 modificada por la Resolución M.T. N° 4/2019 por cambio de razón social de ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. a JETSMART AIRLINES S.A., y para incorporar EL PALOMAR al punto BUENOS AIRES	NO	NO	99	TOTAL DE 261 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 5/2019
NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A.U. actualmente denominada JETSMART REGIONAL S.A.U.	NO	NO	72	TOTAL DE 152 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 137/2017 modificada por Resolución M.T. N° 4/2019 por cambio de razón social de ALAS DEL SUR LÍNEAS AÉREAS S.A. a JETSMART AIRLINES S.A., y para incorporar EL PALOMAR al punto BUENOS AIRES	NO	NO
POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A.	NO	NO	54 RUTAS DE PASAJERO S, CARGA Y CORREO Y 3 RUTAS DE CARGA PURA	TOTAL DE 79 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 296/2018	NO	NO
SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA)	NO	NO	31	TOTAL DE 40 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 854/2018	NO	NO
TOTALES	90		191		247	



(*) Se consideraron como rutas internas aquellas que si bien tienen destinos internacionales unen al menos dos tramos de cabotaje, siempre que se hubieren otorgado con facultad de alterar u omitir escalas.

Antes de concluir, deseo agradecer la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN la ampliación del plazo concedida para dar respuesta al Proyecto de Informe que nos ha sido compartido.

Sin otro particular, me despido con el mayor respeto.

Atentamente,

GUSTAVO MIGUEL MARON
ADMINISTRADOR NACIONAL
DE AVIACION CIVIL

II.2.- COMENTARIOS EFECTUADOS POR EL MINISTERIO DE ECONOMÍA



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Nota

Número: NO-2024-41044796-APN-SSTA#MEC

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 22 de Abril de 2024

Referencia: EX-2024-31605157- -APN-DGDA#MEC

A: Facundo Correa (DAIYT#MTR),

Con Copia A: Franco MOGETTA (ST#MEC),

De mi mayor consideración:

A LA AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, en relación al informe solicitado por la Auditoría General de la Nación referido al "Transporte Aéreo - Líneas denominadas low cost", que comprende el periodo desde el 01/01/2016 al 31/12/2019, realizado en el ámbito del Ex Ministerio de Transporte de la Nación y de la Administración Nacional de Aviación Civil.

En tal sentido, se presta conformidad del informe remitido por la Administración Nacional de Aviación Civil mediante el IF-2024-31610506-APN-DGDA#MEC, en el marco de las competencias de esta Subsecretaría.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - ODE
Date: 2024.04.22 18:03:46 -03:00

Hernán Adrián Gómez
Subsecretario
Subsecretaría de Transporte Aéreo
Ministerio de Economía

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - ODE
Date: 2024.04.22 18:03:46 -03:00

ANEXO III
ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS DEL AUDITADO

Mediante Nota 8/24-AG7 – 4/24-DCST y Nota 9/24-AG7 – 5/24-DCST se puso en conocimiento del Ministerio de Economía y de la Administración Nacional de Aviación Civil, respectivamente, el Proyecto de Informe de Auditoría referido a “Transporte Aéreo – Líneas denominadas Low Cost – gestión” realizado en el ámbito del ex Ministerio de Transporte y de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), remitido a efectos de que realicen los comentarios que consideren pertinentes.

Mediante Nota s/nº de ANAC de fecha 19 de abril de 2024, se remitieron los comentarios al proyecto de informe de auditoría, formulados por las distintas áreas con competencia en la materia, a saber

- Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios (DGIySA),
- Dirección General Legal, Técnica y Administrativa (DGLTyA),
- Dirección Nacional de Transporte Aéreo (DNATA),

Asimismo, mediante NO-2024-41044796-APN-SSTA#MEC del 22 de abril de 2024, la Subsecretaría de Transporte Aéreo del Ministerio de Economía prestó conformidad del informe remitido por la Administración Nacional de Aviación Civil, sin emitir comentarios adicionales.

Los resultados de su análisis se exponen seguidamente:

Comentario / Observación / Recomendación	Comentario del Auditado	Análisis del Descargo
--	-------------------------	-----------------------

En 3.5 b) se incluye la siguiente información:

“Las obras y la inversión proyectada para el período 2016-2019, pueden resumirse así:

Imagen N° 1 - Obras aeroportuarias.



En el proyecto de Informe de la AGN sometido a consideración se detallan 15 obras completas de pistas, 23 nuevas terminales, 17 nuevos sistemas de balizamiento y 7 nuevas torres de control.

De los archivos de obras inspeccionadas y habilitadas por la DGIYSA durante este período, surge que se realizaron 12 obras de pistas aeroportuarias de distintas magnitudes (Mendoza, Ezeiza, San Juan, Comodoro Rivadavia, Córdoba, Iguazú, Trelew, Chapelco, Tucumán, Salta, Catamarca y Sauce Viejo); 8 terminales aeroportuarias (Comodoro Rivadavia, Esquel, Ezeiza, San Juan, Palomar, Córdoba, Iguazú y Jujuy); 13 obras de balizamiento de distinta envergadura (Mendoza, Trelew, Tucumán, El Palomar, Formosa, Santa Rosa, Santiago del Estero, Sauce Viejo, Comodoro Rivadavia, Córdoba e Iguazú -dos obras-); y 4 torres de control (Comodoro Rivadavia, Ezeiza, Córdoba y Aeroparque).

Cabe aclarar que la información contenida en “Aclaraciones Previas” del proyecto de Informe se refiere a “Obras e inversiones proyectadas”, en tanto que el auditado informa sobre obras inspeccionadas y habilitadas durante el período.

No obstante, y en vista de la importancia del dato ofrecido, se incorpora dicha información en una nota al pie a la Imagen N°1. La que queda redactada en los siguientes términos.

¹⁹ En sus comentarios al proyecto de Informe del 19/04/2024, la ANAC da cuenta de las obras inspeccionadas y habilitadas en el periodo auditado a saber: 12 obras de pistas aeroportuarias de distintas magnitudes (Mendoza, Ezeiza, San Juan, Comodoro Rivadavia, Córdoba, Iguazú, Trelew, Chapelco, Tucumán, Salta, Catamarca y Sauce Viejo); 8 terminales aeroportuarias (Comodoro Rivadavia, Esquel, Ezeiza, San Juan, Palomar, Córdoba, Iguazú y Jujuy); 13 obras de balizamiento de distinta envergadura (Mendoza, Trelew, Tucumán,

Comentario / Observación / Recomendación	Comentario del Auditado	Análisis del Descargo
		El Palomar, Formosa, Santa Rosa, Santiago del Estero, Sauce Viejo, Comodoro Rivadavia, Córdoba e Iguazú -dos obras-); y 4 torres de control (Comodoro Rivadavia, Ezeiza, Córdoba y Aeroparque).
<p>6.3. "Evaluar la conveniencia de verificar el cumplimiento de los planes de negocios de los operadores aéreos, como así también el impacto de éste en la CEF, a fin de adoptar las medidas pertinentes que aseguren la salud económica de las empresas y garanticen su sustentabilidad, de modo tal que permita satisfacer las necesidades de transporte que dieron origen a las autorizaciones correspondientes. (Cde. 4.2.2.1 a 4.2.2.5, 4.3.5)".</p>	<p>Desde la Dirección de Asuntos Jurídicos (DAJ) de la Dirección General Legal, Técnica y Administrativa (DGLTYA) de esta Administración, fue observada la Recomendación 6.3. que reza:</p> <p>"Evaluar la conveniencia de verificar el cumplimiento de los planes de negocios de los operadores aéreos, como así también el impacto de éste en la CEF, a fin de adoptar las medidas pertinentes que aseguren la salud económica de las empresas y garanticen su sustentabilidad, de modo tal que permita satisfacer las necesidades de transporte que dieron origen a las autorizaciones correspondientes. (Cde. 4.2.2.1 a 4.2.2.5, 4.3.5)".</p>	<p>La recomendación se redacta proponiendo al auditado <i>evaluar</i> la conveniencia de verificar los planes de negocios de los operadores aéreos, partiendo del hecho que, al menos en el periodo auditado, no existía obligación normativa al respecto tal como se describió en el hallazgo 4.3.5.</p> <p>Más allá de lo anterior, el auditado en su respuesta asume la conveniencia de considerar lo recomendado, por lo que no amerita efectuar cambio alguno en el proyecto de Informe.</p>

Comentario / Observación / Recomendación	Comentario del Auditado	Análisis del Descargo
	<p>Ello por cuanto en el proyecto de informe de auditoría ha sido reconocido que no existe una norma expresa que requiera lo indicado. (No obstante lo expuesto, atento al análisis aportado por la AGN, se asume la conveniencia de tomar en consideración la recomendación efectuada). Mismo razonamiento debe aplicarse, en cuanto a lo expresado en la recomendación 6.7,...</p>	
<p>6.7. "Exigir la remisión en tiempo y forma de los EECC a fin de que el análisis se realice en un lapso cercano a su confección. Asimismo, en caso de incumplimiento, ejercer las competencias sancionatorias que le han sido otorgadas." (Cde. 4.3.4, 4.3.6).</p>	<p>Ello por cuanto en el proyecto de informe de auditoría ha sido reconocido que no existe una norma expresa que requiera lo indicado. (No obstante lo expuesto, atento al análisis aportado por la AGN, se asume la conveniencia de tomar en consideración la recomendación efectuada). Mismo razonamiento debe aplicarse, en cuanto a lo expresado en la recomendación 6.7.⁷⁵</p>	<p>El auditado refiere al mismo razonamiento, haciendo alusión a la conveniencia de considerar la recomendación efectuada. Por ello no corresponde efectuar cambio alguno en el proyecto de Informe.</p>

⁷⁵ NR. El resaltado pertenece al redactor.

Comentario / Observación / Recomendación	Comentario del Auditado	Análisis del Descargo
<p>6.5. "Cumplir con la normativa previa al dictado del acto administrativo, para evitar impugnaciones posteriores. (Cde. 4.3.1, 4.3.2)".</p>	<p>Sobre el particular, se observa que, desde el punto de vista jurídico, la Dirección de Estudios de Mercado y Estadísticas dependiente de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo de la ANAC se expidió en el marco de sus competencias, tal cual fue debidamente explicado en su informe, excediendo las competencias asignadas a esta Administración Nacional lo resuelto oportunamente por el Ministerio de Transporte de la Nación en las Resoluciones N° 408-E/2017 y N° 1288-E/2017</p>	<p>El auditado confirma y coincide con lo expuesto en el proyecto de Informe, por lo que no cabe efectuar modificación alguna al mismo.</p>
<p>Dentro del Glosario del proyecto de informe se incluyeron las siguientes menciones:</p> <p>JS: JETSMART AIRLINES SpA</p> <p>LAN: LATAM AIRLINES GROUP</p> <p>NW: NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA</p>	<p>Desde la Dirección Nacional de Transporte Aéreo de esta Administración Nacional se ha observado que, en el glosario, son mencionadas las empresas JETSMART AIRLINES SpA (JS), LATAM AIRLINES GROUP (LAN) y NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA (NW). Estas empresas no eran las compañías argentinas que explotaban servicios de cabotaje en nuestro país.</p>	<p>La apreciación vertida por el auditado es correcta, por lo que se procede a reemplazar la denominación de las empresas aludidas por las que corresponden, a saber:</p> <p>JS: JETSMART AIRLINES S.A.</p> <p>LAN: LAN ARGENTINA S.A.</p> <p>NW: NORWEIGAN AIR ARGENTINA S.A.U.</p>

Comentario / Observación / Recomendación	Comentario del Auditado	Análisis del Descargo
<p>Dentro del Glosario del proyecto de informe se incluyó la siguiente mención: PAX: Pasajeros. Considera las personas que suben en un aeropuerto</p>	<p>También se observa el concepto de pasajero (PAX), que es definido como "las personas que suben en un aeropuerto". Debería darse al concepto el alcance que le otorga el artículo 1 de la Resolución 1532/98 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, según el cual pasajero "es toda persona, excepto miembros de la tripulación, con derecho a ser transportada en una aeronave, en virtud de lo establecido en un contrato de transporte".</p>	<p>Se incorpora la sugerencia efectuada por el auditado. Así la referencia en el Glosario queda redactada como: PAX: Pasajero, definido como toda persona, excepto miembros de la tripulación, con derecho a ser transportada en una aeronave, en virtud de lo establecido en un contrato de transporte.</p>
<p>En el punto 3.2.1 del informe se expresa en su segundo párrafo: “...las tarifas que propone para cada servicio; la base de operaciones y la tripulación con la que equipará las aeronaves; y acreditar capacidad económica-financiera, en los términos de la Resolución 1035/2016-ANAC.”</p>	<p>También se observa que en la página 6 se cita a la Resolución N° 1.035/2016 de la ANAC, cuando la correcta aludida es la N° 1.025/2016.</p>	<p>Es correcta la apreciación vertida por el auditado, por lo que se procede a efectuar el cambio correspondiente en el proyecto de Informe.</p>

Comentario / Observación / Recomendación	Comentario del Auditado	Análisis del Descargo
--	-------------------------	-----------------------

<p>En relación a gráficos del Informe.</p>	<p>También se observa que en algunos gráficos se agrega a LAN (por ejemplo, el N° 8 Pasajeros Totales por aerolínea) pero no en otros no (por ejemplo, el N° 9 Vuelos Totales por empresa).</p> <p>También se observa que en los gráficos y tablas se confunden los conceptos de Pasajeros y Pasajeros por aeropuerto, lo que puede llevar a confusiones en al momento del análisis de la información, por tratarse de categorías distintas.</p>	<p>Si bien la apreciación del auditado es correcta, en cada gráfico en particular se utiliza la información pertinente en función de lo que es necesario informar.</p> <p>Por tal razón, no cabe efectuar modificación alguna al proyecto de Informe.</p>																																																							
<p><i>Tabla 6 – Pares OD concesionados por el MT tras la correspondiente Audiencia pública</i></p> <table border="1" data-bbox="208 1002 642 1236"> <thead> <tr> <th>Operador</th> <th>AP218</th> <th>AP219</th> <th>AP221</th> <th>Total OD</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>JetSmart</td> <td>181</td> <td></td> <td>99</td> <td>280</td> </tr> <tr> <td>Flybondi</td> <td>43</td> <td></td> <td>142</td> <td>185</td> </tr> <tr> <td>Norwegian</td> <td></td> <td>72</td> <td></td> <td>72</td> </tr> <tr> <td>Avian</td> <td>24</td> <td>47</td> <td>113</td> <td>184</td> </tr> <tr> <td>Polar</td> <td></td> <td>74</td> <td></td> <td>74</td> </tr> <tr> <td>SAPSA</td> <td></td> <td>71</td> <td></td> <td>71</td> </tr> <tr> <td>American Jet</td> <td>31</td> <td></td> <td></td> <td>31</td> </tr> <tr> <td>Grupo LASA</td> <td></td> <td>27</td> <td></td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>BAIA</td> <td></td> <td>22</td> <td></td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>Total pares OD</td> <td>279</td> <td>313</td> <td>354</td> <td>946</td> </tr> </tbody> </table> <p>Fuente: SIAC BI – ANAC. Datos: Concesión OD_AP, rutas concesionadas por AP y por Operador</p>	Operador	AP218	AP219	AP221	Total OD	JetSmart	181		99	280	Flybondi	43		142	185	Norwegian		72		72	Avian	24	47	113	184	Polar		74		74	SAPSA		71		71	American Jet	31			31	Grupo LASA		27		27	BAIA		22		22	Total pares OD	279	313	354	946	<p>También se observa que, en la Tabla N° 6, existen diferencias significativas, teniendo presente que existe la posibilidad de omitir escalas por cuanto una ruta que se encuentra autorizada para realizar destinos internos e internacionales podría operarse únicamente como cabotaje.</p>	<p>Las diferencias a las que alude el auditado se origina: en que los datos presentados en la Tabla 6 del proyecto de Informe de Auditoría parte del concepto de “pares Origen-Destino” tal como queda expresado en su título, mientras que los comentarios formulados a la misma parte del concepto de “rutas”.</p> <p>Así, como corrobora el análisis realizado, una ruta puede incluir varios pares OD.</p>
Operador	AP218	AP219	AP221	Total OD																																																					
JetSmart	181		99	280																																																					
Flybondi	43		142	185																																																					
Norwegian		72		72																																																					
Avian	24	47	113	184																																																					
Polar		74		74																																																					
SAPSA		71		71																																																					
American Jet	31			31																																																					
Grupo LASA		27		27																																																					
BAIA		22		22																																																					
Total pares OD	279	313	354	946																																																					

Comentario / Observación /
Recomendación

Comentario del Auditado

Análisis del Descargo

CANTIDAD DE RUTAS INTERNAS OTORGADAS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN LAS ÚLTIMAS AUDIENCIAS PÚBLICAS <->						
EMPRESA	Audiencia Pública 2018	ACTO ADMINISTRATIVO ODE CONCESIÓN	Audiencia Pública 219	ACTO ADMINISTRATIVO ODE CONCESIÓN	Audiencia Pública 221	ACTO ADMINISTRATIVO ODE CONCESIÓN
AMERICAN JET S.A.	12	TOTAL DE 13 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. 136/2017	NO	NO	NO	NO
AVIAN LINEAS AÉREAS S.A.	14	TOTAL DE 16 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. 280/2017	26	TOTAL DE 37 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 373/2018, modificada por la Resolución M.T. N° 597/2018 que incorporó la ruta CORDOBA-ROSARIO	6	TOTAL DE 6 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 1083/2018
				CORDOBA a las concesionadas		
BUENOS AIRES INTERNACIONAL AIRLINES S.A.	NO	NO	57	TOTAL DE 178 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 1136/2018	NO	NO
FB LINEAS AÉREAS S.A. (FLYBONDI)	43	TOTAL DE 85 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. 408/2017	NO	NO	142	TOTAL DE 284 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 1087/2018
GRUPO LASA S.R.L.	NO	NO	5	TOTAL DE 5 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. 244/2018	NO	NO
JETSMART AIRLINES S.A. (previamente denominada ALAS DEL SUR LINEAS AÉREAS S.A.)	21	TOTAL DE 21 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 137/2017 modificada por la Resolución M.T. N° 4/2019 por cambio de razón social de ALAS DEL SUR LINEAS AÉREAS S.A. a JETSMART AIRLINES S.A. y para incorporar EL PALOMAR al punto BUENOS AIRES	NO	NO	99	TOTAL DE 261 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 5/2019

Por lo expuesto no cabe efectuar modificaciones al proyecto de informe en relación a este punto.

Comentario / Observación /
Recomendación

Comentario del Auditado

Análisis del Descargo

NORWEGIAN AIR ARGENTINA S.A.U. actualmente denominada JETSMART REGIONAL S.A.U.	NO	NO	72	TOTAL DE 152 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 137/2017 modificada por Resolución M.T. N° 4/2019 por cambio de razón social de ALAS DEL SUR LINEAS AÉREAS S.Aa JETSMART AIRLINES S.A., y para incorporar EL PALOMAR al punto BUENOS AIRES	NO	NO
POLAR LINEAS AÉREAS S.A.	NO	NO	54RUTAS DE PASAJERO S, CARGA Y CORREO Y 3 RUTAS DE CARGA PURA	TOTAL DE 79 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 296/2018	NO	NO
SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. (SAPSA)	NO	NO	31	TOTAL DE 40 RUTAS otorgadas por Resolución M.T. N° 854/2018	NO	NO
TOTALES	90		191		247	