

14 de abril de 2020

Al Directorio del
Organismo Regulador del
Sistema Nacional de Aeropuertos
S _____ / _____ D.

Ref.: Aeropuerto El Palomar. Solicita traslado
de las operaciones a EZE.

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a ustedes, a fin de solicitar al ORSNA el cierre del Aeropuerto de El Palomar y el traslado de las operaciones al Aeropuerto de Ezeiza de acuerdo con el diagnóstico preliminar que seguidamente formularemos.

Ello, cronológicamente, en atención a:

- i) las erráticas políticas públicas aeroportuarias implementadas desde el Estado Nacional,
- ii) las restricciones operativas e incertidumbres comerciales que pesan sobre EPA producto de las acciones judiciales iniciadas y las medidas cautelares dictadas.
- iii) el desinterés o falta de compromiso con EPA demostrado por los propios transportistas.
- iv) la emergencia que asola como nunca antes en la historia, al ecosistema de la aviación civil, del cual forman parte los aeropuertos administrados y operadores por mi mandante

El intento del Estado Nacional por desarrollar el modelo low cost en nuestro país, tuvo en el aspecto de la infraestructura aeronáutica y los servicios aeroportuarios, una de las facetas más erráticas.

La instrumentación de la afectación de EPA al Grupo A del SNA, fue quizás la muestra más palpable del accionar improvisado de aquel errante Concedente con el que, pese a todo, AA2000 debió cumplir sus deberes de concesionario.

En 2017, el Estado Nacional inició el proceso de concesión de rutas aéreas a empresas de transporte aéreo low cost que no deseaban tener su base de operaciones en ámbito del Grupo A del SNA en tanto, señalaban, todos los servicios aeroportuarios necesarios para la actividad, incluso las tasas aeroportuarias de AA2000 y las del Estado Nacional, eran incompatibles con ese modelo de negocio.

Hacia junio de ese año, a instancias de la ANAC, el Ministerio de Transporte de la Nación¹ otorgó a FB LÍNEAS AÉREAS la concesión para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo con aeronaves de gran porte, con base de operaciones en EPA.

Ello sin advertir, por un lado, las necesarias e imprescindibles inversiones que la segura y eficiente operación aérea requerían ser realizadas en EPA, y por el otro que tal decisión implicaba una violación a las garantías de exclusividad y no alteración de la infraestructura aeroportuaria en la zona de influencia conforme al Contrato de Concesión,.

Advirtiendo lo disvalioso e irrazonable, incluso ante la incertidumbre acerca del posible éxito, o no, del novedoso experimento que se estaba vislumbrando en el mercado aerocomercial nacional, en Agosto de 2017, AA2000 comunicó al ORSNA que “la principal solución a la cuestión”, es decir, la más razonable conforme el diseño aeroportuario existente y disponible en ese entonces, no era abrir al uso aerocomercial EPA, sino “...habilitar y adaptar un sector del Aeropuerto Internacional “Ministro Pistarini” de Ezeiza a las necesidades de funcionamiento de las denominadas líneas aéreas “Low Cost”, llevando a cabo eventualmente para ello las modificaciones operativas y de infraestructura que pudieran corresponder”.²

El Concedente hizo caso omiso a nuestra propuesta y entre diciembre de 2017 y septiembre de 2018, el Poder Ejecutivo Nacional, incorporó EPA, en primer término, al Sistema Nacional de Aeropuertos³ y luego, al Grupo A de tal Sistema⁴.

A partir de allí, cuantiosas sumas de dinero disponibles para invertir en la mejora de diversos aspectos en los 33 aeropuertos de la Concesión, tuvieron que redireccionarse hacia EPA a fin de satisfacer las necesidades operativas propias de Flybondi en primer

¹ Resolución MT 408-E/2017

² Nota AA2000-DIR-1340/17

³ Decreto 1092/17

⁴ Decreto 1107/2017 y Res MT 849/2018

lugar y de Jetsmart a partir del dictado de una resolución ministerial en el mes de enero de 2019.⁵

Esta política del Estado Nacional a la que nos referimos también contó con conflictos en materia ambiental, respecto de la cual la justicia federal de San Martín dispuso, medidas judiciales restrictivas de la operación aerocomercial⁶ que a la fecha se mantienen, y que profundizan la ya desdibujada realidad del aeropuerto, que no es otra que el fracaso de una apuesta política aeroportuaria unilateral, sin reparos, y sin alternativas, como la sugerida por este concesionario.

Lejos de sostener su propia política, gestionando la crisis generada por las restricciones judiciales y buscar alternativas para optimizar las inversiones ya realizadas, mientras las instancias judiciales revisoras se abocaban a la problemática, la propia ANAC habilitó a posibles interesados en el mercado aerocomercial, a solicitar base de operaciones en AEP⁷, peticiones que los explotadores aéreos con base en EPA formularon a AA2000, pese a conocer perfectamente, de antemano, la saturación del Aeropaque y la falta de capacidad y espacios de dicho aeropuerto metropolitano.

Apreciaran como hacia fines de 2019, asistimos a un cambio de estrategia comercial de las empresas Low Cost, procurando por diversos modos, abandonar total o parcialmente las operaciones en EPA, mudarse al Aeroparque y sin importar el pasado, ni el futuro, de la base de operaciones en un aeródromo militar.

En definitiva, previo al pasado 11 de marzo de este año, estaba más que claro que, para los propios impulsores y beneficiarios de las políticas públicas de desarrollo e inversión en EPA, operar allí ya no era una opción con miras al futuro.

Ese 11 de marzo pasado, la Organización Mundial De La Salud (OMS), declaró el brote del nuevo coronavirus como una pandemia, dado el número de personas infectadas por COVID-19 a nivel global, afectando hasta ese momento a 110 países.

Al día siguiente, el Poder Ejecutivo Nacional emitió el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260/2020⁸ y desde entonces, el propio Poder Ejecutivo, la Jefatura de Gabinete de

⁵ Resolución MT 5/2019

⁶ autos Marisi, Leandro y Otro C/ Poder Ejecutivo Nacional - PEN-Ministerio de Transporte de La Nación y Otro S/Amparo Ambiental.

⁷ Resolución ANAC 865/19

⁸ B.O 12/3/2020 edición N° 34.327

Ministros, los Ministerios y Organismos competentes, entre ellos la ANAC, han emitido actos y decisiones que, de diversa manera, han impactado en el ingreso y egreso por vía aérea así como la circulación de personas y mercaderías por todo el territorio nacional, suspendido los vuelos de cabotaje y aviación general, provocandose de hecho, una parálisis del movimiento aéreo, todo lo cual se inscribe en el contexto mundial de la mayor crisis de la historia de la aviación civil, situación de fuerza mayor que es de público y notorio conocimiento, pero conocida de especial manera por parte de Organismo Regulador.

Como también comprenderá, esta situación afecta de manera ostensible y gravísimamente los ingresos de la concesión y la normal y habitual prestación del servicio público a nuestro cargo.

Por ello entendemos indispensable adoptar, de manera urgente, medidas que contribuyan al alivio de los costos, a aplicar con razonabilidad el marco de derechos, garantías y obligaciones del contrato de concesión, y a mitigar los riesgos que pudieran afectar la continuidad operativa de la concesión.

Lo oportunamente aconsejado por AA2000 en 2017, en el sentido de habilitar y adaptar un sector del Aeropuerto Internacional “Ministro Pistarini” de Ezeiza a las necesidades de funcionamiento de las denominadas líneas aéreas “Low Cost”, recobra hoy día, a la luz de la emergencia, mas que nunca sentido.

Lo aquí solicitado no es caprichoso. Se encuadra en un contexto de:

- i. una grave y extraordinaria crisis mundial y nacional, que ha paralizado la industria y que se puede profundizar y prolongar, no se sabe en qué dimensión y período de tiempo.
- ii. un aeropuerto inhabilitado parcialmente por la una prolongada contienda judicial ambiental, que desde su inicio generó incertidumbre en el futuro operativo de EPA, pero también en la utilidad y eficiencia de la asignación de inversiones y recursos de la concesión a nuestro cargo.
- iii. dos únicos operadores aéreos low cost en el EPA, que, al igual de todas las líneas aéreas del mundo, deberán realizar enormes esfuerzos económicos para financiar su existencia como tales, y darle continuidad a sus operaciones y
- iv. esos mismos dos operadores morosos, que, a diferencia de la gran mayoría de los restantes operadores aéreos clientes de AA2000, han retenido para sí, ilegalmente las sumas de dinero en concepto de Tasa de Uso de Aeroestación que, como bien saben, conforman un ingreso esencial para la presentación del servicio

aeroportuario y cuyo 15% se debe ingresar a las cuentas del Estado Nacional en concepto de Asignación Específica.

Al día de la fecha adeudan aproximadamente 22.500.000 pesos y 291.000 USD en el caso de Flybondi, y aproximadamente 12.000.000 de pesos y 163.000 USD en el caso de Jetsmart Airlines SA y Jetsmart Airlines SPA, de todo lo cual, ambas ya fueron intimadas al pago bajo apercibimiento de inicio de las acciones penales del caso.⁹

No alcanzamos a discernir la razonabilidad de continuar operando en EPA, por lo que solicitamos el traslado de las operaciones al aeropuerto internacional de Ezeiza, medida que resultará tan adecuada como oportuna.

Ello así, no solo por los acontecimientos tal como ya se presentaban antes del 11 de marzo de 2020, sino también por la “*nueva normalidad*” a la que todos los stakeholders integrantes del ecosistema de la aviación civil deberemos ajustarnos a partir de la pandemia COVID-19, lo cual incluye al concedente, al regulador y al concesionario, pero también a los pasajeros, los transportistas, prestadores de servicios, permisionarios, organismos estatales con funciones en el aeropuerto, y a la comunidad local e internacional, sin excepciones.

Por supuesto, ese traslado de operaciones deberá ser coordinado con el ORSNA, la ANAC, la EANA, la PSA, la DNM, la DGA.

Dispuesto el traslado de las operaciones quedamos a disposición para evaluar la situación y acordar el cierre definitivo y eventual desafectación del Grupo A y del SNA del Aeropuerto para retomar su uso militar exclusivo y no ya comercial que impida su desarrollo en competencia futuro.

Sin otro particular, saludamos a ustedes con nuestra consideración más distinguida.



Dra. Leticia Paulin
Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Apoderada



Dr. Diego González
Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Apoderado

⁹ A título informativo, también **Norwegian Argentina SAU** adeuda por el mismo concepto la suma de aproximadamente 40.000.000 de pesos, por lo que también ha sido debidamente intimada de pago.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2020 - Año del General Manuel Belgrano

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Nota AA2000-OPER-572/20

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 5 pagina/s.