



AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.

DICTÁMEN TÉCNICO – RECONFIGURACIÓN DE CABINA FLOTA B737-NG Introducción El presente dictamen técnico expone los fundamentos de la solicitud de autorización para la contratación de un servicio de desarrollo e ingeniería y provisión de componentes aeronáuticos de origen extranjero, con el objetivo de que Aerolíneas Argentinas S.A., en adelante “ARSA”, pueda satisfacer la necesidad de incorporar una alteración mayor en las aeronaves de su flota BOEING B737-NG con el objetivo de: - Modificar la configuración de cabina de pasajeros; - Incorporar nuevos asientos de diseño moderno y nueva tecnología; - Incorporar un nuevo sistema de entretenimiento de abordaje; - Incorporar un nuevo sistema de provisión de potencia eléctrica para carga de dispositivos móviles; A tal efecto, este dictamen técnico se emite a los fines de dar cumplimiento al requisito exigido por el artículo 16 de la Ley N° 18.875 el cual prevé que: “Los servicios de ingeniería y de consultoría se contratarán con profesionales o firmas locales. El Poder Ejecutivo podrá restringir el empleo de los primeros e imponer condiciones de antigüedad a los segundos, en atención a la importancia y a las características de la obra, y restringir la cesión o transferencia de los derechos adquiridos en virtud de esta ley. Las modalidades de contratación, y en especial la distribución de los trabajos en el tiempo, se ajustarán a la capacidad local de ejecución. Se podrá contratar con firmas o profesionales extranjeros únicamente en casos excepcionales, aprobados previamente por Resolución del Ministerio competente, que sólo podrá fundarse en la falta de capacidad técnica local en el asunto del servicio o de la consulta, e imposible de suplir por vía de subcontratación, debiendo darse a publicidad el dictamen técnico correspondiente...”. ARSA considera necesario extender el proceso de selección del servicio que nos ocupa a oferentes extranjeros que puedan acreditar suficiente idoneidad y experiencia previa comprobada visto que, considerando el alcance del proyecto, su impacto estratégico y económico y la criticidad de la alteración mayor en relación a la seguridad operacional, limitar el procedimiento exclusivamente a oferentes locales podría implicar la exclusión de oferentes que resulten técnicamente competentes y a su vez más convenientes desde el punto de vista de la gestión del Proyecto. Esto podría implicar la degradación de los niveles de seguridad y competencia de la propia actividad aerocomercial. Para su mejor entendimiento, el presente dictamen incluye las siguientes secciones que se desarrollan seguidamente: - Introducción - Contexto - Consideraciones - Conclusiones

1. Contexto En el marco de la llegada de nuevos competidores, el constante cambio del mercado aerocomercial local, regional e internacional y las últimas tendencias de la industria, el Grupo Aerolíneas ha delineado un plan estratégico basado en cuatro pilares fundamentales a saber: a) Sustentabilidad: - Ser una empresa autosustentable, rentable y eficiente. - Contar con una flota moderna y eficiente que nos permita competir en todos los mercados. b) Desarrollo de la Red: - Ser la empresa elegida por todos los argentinos con una propuesta de valor clara y atractiva. - Contar con una sólida red de conectividad. - Ser el líder indiscutido en el mercado de cabotaje. - Posicionamiento competitivo en mercados internacionales. c) Excelencia en Servicio y Seguridad: - Ofrecer la mejor experiencia de viaje; - Ser modelo en estándares de seguridad y puntualidad de la operación asegurando la satisfacción de los pasajeros. d) Procesos y Transparencia: - Ser empresa modelo en políticas de buen Gobierno Corporativo con procedimientos que aseguren la transparencia y solidez institucional. En el marco de este plan, se han identificado distintas iniciativas tendientes a enfocar los esfuerzos y recursos de la empresa en aquellos proyectos que se encuentren alineados con estos pilares. Particularmente, las necesidades que se desarrollan en el presente Dictamen Técnico se enmarcan en los siguientes objetivos estratégicos: Sustentabilidad - Mejora de eficiencia de la flota > Reconfiguración de cabina flota de fuselaje angosto. Desarrollo de la Red - Mejora de competitividad > Nuevo posicionamiento competitivo. Excelencia de Servicio - Mejorar la experiencia integral de viaje > Mejora de la experiencia



punta a punta; En este contexto, ARSA ha decidido llevar adelante un replanteo de la configuración de cabina de sus aeronaves de fuselaje angosto y la incorporación de nuevas tecnologías en esas y otras aeronaves de su flota con dos objetivos principales: - Redefinir el producto ofrecido a nuestros pasajeros, incorporando asientos de nueva tecnología tipo "Slim" de menor peso, sistemas de provisión de potencia eléctrica para carga de dispositivos móviles y sistemas de entretenimiento de abordaje (en las aeronaves no equipadas actualmente con este sistema). - Identificar e incorporar la configuración de cabina más eficiente en términos de "Available Seats per Kilometer (ASK)", a los efectos de minimizar los costos operativos y maximizar los ingresos. Estas iniciativas son el resultado del estudio de mercado realizado respecto de los competidores existentes y los de inminente entrada en servicio, así como de las últimas tendencias de la industria en materia de eficiencia operativa y servicio a los pasajeros. La complejidad de los servicios a realizar para la incorporación de los componentes aeronáuticos, a través del servicio de ingeniería, y el altísimo impacto económico-financiero de los proyectos relacionados con estas iniciativas imposibles de suplir por vía de la subcontratación, requieren que se extremen las medidas y acciones a los efectos de preservar los recursos económicos de la empresa haciendo un uso racional de los mismos. En este sentido, resulta imprescindible que los servicios revistan el mayor grado de eficiencia y razonabilidad económica, a través de un plan de inversión y ejecución que soporte la adecuación no solo de la flota actual, sino también de la flota que se incorporará en el futuro próximo. Asimismo, la intervención de las aeronaves de nuestra flota con una alteración mayor requiere que los proveedores que eventualmente sean seleccionados para desarrollar las soluciones técnicas requeridas, posean los más altos niveles de competencia técnica, idoneidad y experiencia previa demostrada. Esto no solo asegurará que la ejecución de los proyectos relacionados se gestione de la manera más eficiente, sino que principalmente se alcancen los más altos niveles de seguridad operacional y competencia técnica, toda vez que la base de nuestro plan estratégico y nuestra misión, es precisamente la seguridad de todos nuestros pasajeros y nuestros colaboradores. Es fundamental entender que las tareas de mantenimiento necesarias para la incorporación de las soluciones técnicas que se requieren, son de alto impacto en los sistemas existentes de las aeronaves afectadas y que no pueden ser llevadas a cabo por proveedores que no estén debidamente certificados y en todo de acuerdo a las exigencias contractuales del arrendador de las aeronaves (lessor) y/o dueño (owner). Asimismo, estas soluciones serán incorporadas en las aeronaves actuales, pero también en las aeronaves que se incorporarán como parte del programa de renovación de flota. En este sentido, el soporte a largo plazo, la capacidad de integración del desarrollador de ingeniería y la utilización de repuestos y componentes aprobados resultan algunas de los criterios que deben ser atendidos a la hora de seleccionar un oferente. Por otro lado, es importante mencionar que, alineado con el plan estratégico 2018-2020, resulta fundamental llevar adelante las iniciativas descriptas en un plazo de tiempo ajustado. Idealmente, todas las iniciativas deberían encontrarse implementadas a más tardar durante el tercer cuarto de 2020. Si consideramos que los plazos de entrega en este tipo de proyectos pueden variar entre seis y 18 meses, esto impone una restricción crítica al proyecto que requiere que los oferentes y potenciales proveedores posean la competencia técnica y la capacidad para cumplir en tiempo y forma. Por último y como lo arriba mencionado se debe resaltar que la mayoría de las aeronaves afectadas por estas iniciativas se encuentran operadas bajo modalidad de arrendamiento (Leasing), siendo sus propietarios empresas distintas a ARSA. En este marco, resulta también indispensable asegurar que se dé cumplimiento a todos los requisitos establecidos en los distintos contratos de leasing para cada caso particular. Estos requerimientos se encuentran alineados con las prácticas estándar de la industria en materia de autorización de los propietarios de las aeronaves para que los operadores puedan incorporar modificaciones a sus aviones cumpliendo con determinados requisitos. En este sentido, es condición excluyente que los propietarios de las aeronaves aprueben a los proveedores eventualmente seleccionados para el desarrollo de ingeniería y provisión de componentes a ser incorporados. Por este



motivo, cerrar la búsqueda de oferentes exclusivamente al ámbito nacional, impondría un enorme riesgo de no disponer de soluciones técnicamente aptas, lo que implicaría la imposibilidad de avanzar con estas iniciativas que, como ya vimos, aportan directamente a la sustentabilidad de nuestro Grupo Empresarial y al posicionamiento comercial en el mercado. Considerando el contexto hasta aquí descrito, se desarrollan a continuación las consideraciones y criterios que fueron evaluados para llegar a las conclusiones que se incluyen en este Dictamen Técnico. 2. Consideraciones A los efectos de determinar la disponibilidad de oferentes capaces de proveer soluciones que reúnan las características que la envergadura de estos proyectos requiere, se analizaron distintos aspectos, que, en su conjunto, buscan atender todas las necesidades, riesgos y requerimientos tanto regulatorios como contractuales para asegurar el éxito del emprendimiento con los más altos niveles de seguridad. A continuación, el desarrollo de cada criterio particular: i. Reputación y trayectoria del oferente Se requiere que el potencial proveedor posea una reputación sólida y una trayectoria con experiencia probada en este tipo de desarrollos para este fabricante. Toda vez que las modificaciones incorporadas permanecerán activas en el largo plazo, es necesario asegurar que los potenciales proveedores permanezcan disponibles en el tiempo y provean soporte no solo durante la incorporación y operación, sino también durante el proceso de devolución de las aeronaves a sus propietarios, que en algunos casos ocurrirá en aproximadamente diez años desde el día de la fecha. ii. Experiencia previa comprobada Las exigencias y características del programa requieren que los potenciales proveedores demuestren que poseen experiencia previa probada en el desarrollo e implementación de soluciones tales como las necesarias en aeronaves del fabricante. Considerando el cronograma ajustado y el impacto en la flota afectada, es necesario que el desarrollo y ejecución sean realizados con los mínimos riesgos en relación al programa de certificación y aprobación y los plazos de entrega. Sin perjuicio de los requerimientos contractuales de los arrendadores de las aeronaves, cabe destacar que la contratación de oferentes que ya hayan desarrollado soluciones de estas características y que, además, tienen sus productos actualmente operando en otras aerolíneas comerciales del porte de ARSA, minimiza los riesgos. iii. Cumplimiento de plazos de entrega Como ya hemos comentado, el programa de modificaciones debe ser realizado en una ventana de tiempo ajustada para minimizar los costos de oportunidad, reducir el impacto en la operación y la disponibilidad de flota, y maximizar el retorno de la inversión y el revenue de nuestra flota. En consecuencia, resulta necesario contar con un universo de oferentes lo suficientemente amplio que permita la comparación de distintas propuestas en busca de la que mejor se ajuste al cronograma del proyecto. iv. Capacidad de integración (solución “llave en mano”) Visto que las modificaciones que se requiere implementar implican la intervención de varios sistemas esenciales de las aeronaves afectadas, es necesario asegurar que los potenciales proveedores tengan la capacidad de que la aeronavegabilidad continuada no se vea afectada. v. Capacidad de provisión de componentes / repuestos Una parte fundamental para el programa que nos ocupa es la capacidad de definir el listado de materiales necesario para llevar a cabo todas las modificaciones. Este punto es una de las bases del desarrollo de ingeniería en sí mismo. Además, la oportunidad para definir este listado de materiales es clave para permitir la adquisición de dichos componentes en tiempo y forma. Adicionalmente, es importante resaltar que una vez incorporada la solución, deberá asegurarse la provisión de repuestos aeronáuticos aprobados de manera continua para asegurar el normal desarrollo de las operaciones. vi. Escalabilidad de la solución (tiempo y flotas). Visto que se está buscando una solución que soporte no solo a la flota existente, sino también a las aeronaves que se incorporarán como parte del programa de renovación de flota, es esencial que la solución que se seleccione sea elegible para instalación como “retrofit” (en aeronaves existentes) y también como “linefit” (en aeronaves que saldrán de fábrica). Adicionalmente, es también fundamental que las soluciones tengan capacidad de soportar los cambios tecnológicos esperables, evitando la obsolescencia prematura y asegurando la escalabilidad hacia el futuro. vii. Minimización y mitigación de riesgos (del proyecto y de safety) Desde un punto de vista global, es indispensable y es un factor crítico



para el éxito del proyecto, que tanto el oferente como su solución, presente la menor cantidad de riesgos, y que eventualmente los riesgos existentes tengan planes de mitigación lo más sólidos posibles. Como ya hemos discutido, el alto presupuesto de este programa y las restricciones de tiempo que existen, hacen que los márgenes de acción y las reservas presupuestarias que se puedan prever sean mínimas. Por lo tanto, se observarán los riesgos asociados y sus potenciales medidas de mitigación. Asimismo, considerando la criticidad de las intervenciones que se realizarán sobre las aeronaves afectadas, debe asegurarse que la solución que se incorpore prevea los más altos niveles de seguridad operacional en relación a los aspectos técnicos y de la aeronavegabilidad continuada. viii. Requisitos contractuales Nuevamente es necesario remarcar que, visto que la mayoría de las aeronaves afectadas se encuentran operando bajo contratos de Leasing (no son propiedad de ARSA), es necesario contar con los avales y autorizaciones necesarias de los propietarios de las mismas. Por lo tanto, la solución y los proveedores que eventualmente se seleccionen deberán ser certificados y con probada experiencia en la industria y en particular en este tipo de programas. La no aceptación por parte de los propietarios de las aeronaves representaría la imposibilidad de avanzar con estas iniciativas, lo que resultaría en un detrimento de los ingresos de nuestra compañía y tendría un enorme impacto en el reposicionamiento de nuestra marca en el mercado. 3. Conclusiones Considerando: - Que el proyecto que nos ocupa es de alto impacto estratégico y económico para la compañía; - Que la mitigación de todos los riesgos relacionados con el cumplimiento en tiempo y forma del cronograma del proyecto en sus fases de planificación y ejecución es crucial para asegurar el éxito; - Que la modificación que se pretende incorporar afecta la configuración de las aeronaves y, por ende, las publicaciones técnicas y de operaciones de vuelo, mantenimiento y la aeronavegabilidad continuada de las mismas; - Que existen requisitos específicos en los contratos de Leasing vigentes de las aeronaves afectadas; - Que se debe asegurar consistencia técnica y soporte a largo plazo, considerando la operación continua y el proceso de devolución de las aeronaves; - Que resulta estrictamente necesario que los potenciales proveedores cuenten con antecedentes técnicos, sólida reputación y probada experiencia previa en este tipo de servicios; - Que la intervención de los sistemas de las aeronaves resulta un tema crítico en el que debe asegurarse con el mayor grado posible la seguridad operacional y la aeronavegabilidad; - Que a priori no se reconocen en el mercado local (nacional) oferentes que reúnan las características que se han desarrollado o que tengan la competencia técnica para desarrollar este tipo de soluciones; - Que, considerando las restricciones presupuestarias en función de la necesidad de minimizar la inversión requerida, es necesario contar con un universo de ofertas lo suficientemente amplio para identificar la mejor solución costo/calidad; - Que la solución a implementarse debe soportar su incorporación no solo en las aeronaves existentes, sino también en aquellas que se incorporarán como parte del programa de renovación de flota; - Que los proveedores eventualmente seleccionados deben asegurar la disponibilidad de partes y componentes en tiempo y forma no solo para la incorporación, sino para soportar la operación continuada; Se concluye que es imperiosamente necesario contar con la posibilidad de permitir la contratación de oferentes extranjeros calificados que ofrezcan soluciones de la talla de las necesidades aquí descritas. Por lo tanto, por el presente se solicita a la autoridad de competencia tenga a bien otorgar una excepción a lo previsto en el Artículo 16 de la Ley 18.875 que dispone: "...Se podrá contratar con firmas o profesionales extranjeros únicamente en casos excepcionales, aprobados previamente por Resolución del Ministerio competente, que sólo podrá fundarse en la falta de capacidad técnica local en el asunto del servicio o de la consulta, e imposible de suplir por vía de subcontratación, debiendo darse a publicidad el dictamen técnico correspondiente...", y permitir la contratación de oferentes extranjeros calificados para soportar la ejecución del proyecto de reconfiguración de cabina de la flota BOEING B737-NG. Firmantes: Gustavo Sueyro, Director de Servicios Técnicos e Ingeniería de Aeronaves- Ignacio Guidobono, Gerente de Servicios Técnicos.



e. 08/02/2019 N° 6108/19 v. 08/02/2019

Fecha de publicacion: 08/02/2019





República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Hoja Adicional de Firmas
Anexo

Número:

Referencia: EX-2019-08509603-DGD#MTR -

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