



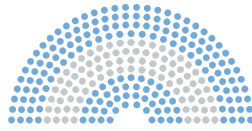
PROYECTO DE RESOLUCIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, por intermedio del del Ministerio de Economía y su dependiente Secretaría de Transporte, y de los organismos descentralizados bajo su órbita, incluida la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), informe de manera detallada sobre los siguientes aspectos vinculados a la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros por parte de las compañías aéreas que operan bajo el modelo denominado *low cost*, en particular Flybondi y JetSMART, en el marco de las competencias de regulación, fiscalización, control operativo y protección de los derechos de las personas usuarias:

- a) Informe, para cada uno de los años 2024, 2025 y 2026 (hasta la fecha), la cantidad total de vuelos informados y/o programados por las mencionadas compañías.
- b) Informe, para cada uno de los años 2024, 2025 y 2026 (hasta la fecha), la cantidad de vuelos efectivamente realizados por las mencionadas compañías.
- c) Informe, para cada uno de los años 2024, 2025 y 2026 (hasta la fecha), la cantidad de vuelos cancelados y reprogramados por dichas compañías, discriminando —en caso de existir dicha información— las causas operativas, técnicas, comerciales o de fuerza mayor.
- d) Informe, para cada uno de los años 2024, 2025 y 2026 (hasta la fecha), si la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) ha iniciado actuaciones administrativas, procesos de fiscalización, auditorías operativas o aplicado sanciones a la compañía Flybondi y, en caso afirmativo, detalle el tipo de sanción, su fundamento normativo, el estado de cumplimiento y las eventuales medidas correctivas exigidas.



DIPUTADOS ARGENTINA

e) Informe, para cada uno de los años 2024, 2025 y 2026 (hasta la fecha), cuál ha sido la capacidad estimada de transporte de pasajeros por jornada de las mencionadas compañías aéreas, de acuerdo con los vuelos informados y/o programados, en contraste con la cantidad de aeronaves registradas y la cantidad de aeronaves efectivamente operativas durante cada período.

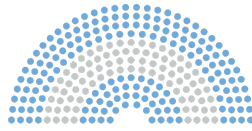
f) Informe, para cada uno de los años 2024, 2025 y 2026 (hasta la fecha), la cantidad total de aeronaves que poseen registradas las mencionadas compañías aéreas ante la ANAC y cuántas de ellas se encuentran habilitadas y operativas, especificando eventuales restricciones técnicas o administrativas.

g) Informe, para cada uno de los años 2024, 2025 y 2026 (hasta la fecha), si existen registros de reclamos presentados ante organismos de Defensa del Consumidor bajo la órbita del Poder Ejecutivo Nacional vinculados a la prestación de servicios de transporte aéreo por parte de las compañías mencionadas y, en caso afirmativo, indique la cantidad de reclamos, los principales motivos invocados y los resultados o conclusiones de las actuaciones iniciadas.

h) Informe, para cada uno de los años 2024, 2025 y 2026 (hasta la fecha), si constan en la órbita del Poder Ejecutivo Nacional registros vinculados a devoluciones dinerarias de pasajes a personas usuarias por parte de dichas compañías y, en caso afirmativo, detalle los plazos promedio de reintegro, los mecanismos utilizados y el grado de cumplimiento de la normativa vigente en materia de protección al consumidor.

i) Informe si durante el año 2025 la compañía Flybondi presentó ante la autoridad competente algún plan destinado a regularizar la prestación de servicios aéreos, indicando las medidas operativas propuestas, eventuales refuerzos de flota o personal y la existencia de planes de resarcimiento o compensación informados a organismos de Defensa del Consumidor u otras autoridades competentes.

j) Informe si existen registros en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional sobre la utilización de fondos de la compañía Flybondi en el mercado de capitales y, en caso afirmativo, indique el volumen operado y el período correspondiente, en el marco de las competencias de control estatal aplicables.



DIPUTADOS ARGENTINA

k) Informe cuáles fueron los antecedentes técnicos, operativos, económicos y administrativos presentados y evaluados por la Secretaría de Transporte para la autorización a operar servicios de handling aeroportuario a la empresa Handyway Cargo S.A., indicando el marco normativo aplicado, los criterios de evaluación utilizados y el estado actual de dicha autorización.

DIPUTADO ESTEBAN PAULÓN



FUNDAMENTOS

Sr. presidente:

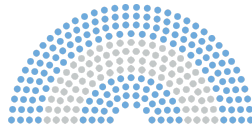
Venimos a presentar el siguiente pedido de informes al Poder Ejecutivo como consecuencia de los hechos de público conocimiento referido a las cancelaciones de vuelos realizados por la compañía Flybondi, en perjuicio de decenas de miles de usuarios que vienen siendo perjudicados por un obrar que da cuenta de un funcionamiento deficiente del servicio ofrecido y posibles incumplimientos de las obligaciones legales y regulatorias que rigen la actividad aerocomercial, con un impacto directo en los derechos de las personas consumidoras y usuarias.

Cancelaciones

De acuerdo con la información publicada en el sitio web *failbondi.fail*¹, y considerando únicamente los primeros diez días del mes de enero del año en curso —en plena temporada estival—, se registran los siguientes datos comparativos:

- 1 de enero: Flybondi operó 62 vuelos, de los cuales 10 fueron cancelados; Aerolíneas Argentinas operó 227 vuelos, con 2 cancelaciones.
- 2 de enero: Flybondi operó 68 vuelos, con 23 cancelaciones; Aerolíneas Argentinas operó 249 vuelos, con 3 cancelaciones.
- 3 de enero: Flybondi operó 71 vuelos, con 22 cancelaciones; Aerolíneas Argentinas operó 231 vuelos, con 2 cancelaciones.
- 4 de enero: Flybondi operó 71 vuelos, con 12 cancelaciones; Aerolíneas Argentinas operó 231 vuelos, con 1 cancelación.

¹ <https://failbondi.fail/>



DIPUTADOS ARGENTINA

- 5 de enero: Flybondi operó 70 vuelos, con 12 cancelaciones; Aerolíneas Argentinas operó 234 vuelos, con 1 cancelación.
- 6 de enero: Flybondi operó 78 vuelos, con 16 cancelaciones; Aerolíneas Argentinas operó 226 vuelos, con 1 cancelación.
- 7 de enero: Flybondi operó 71 vuelos, con 11 cancelaciones; Aerolíneas Argentinas operó 232 vuelos, sin cancelaciones.
- 8 de enero: Flybondi operó 82 vuelos, con 18 cancelaciones; Aerolíneas Argentinas operó 236 vuelos, sin cancelaciones.
- 9 de enero: Flybondi operó 73 vuelos, con 12 cancelaciones; Aerolíneas Argentinas operó 243 vuelos, sin cancelaciones.
- 10 de enero: Flybondi operó 81 vuelos, con 10 cancelaciones; Aerolíneas Argentinas operó 224 vuelos, con 2 cancelaciones.

Tabla de porcentaje de cancelaciones de Flybondi sobre el total de vuelos de la línea en lo que va del 2026:

12,34%	10/01
16,4%	9/01
21,9%	8/01
15,5%	7/01
20,5 %	6/01
17,1%	5/01
16,9%	4/01
30,9 %	3/01
33,8%	2/01
15,6%	1/01



Del análisis de este período surge que **Flybondi no registró ningún día sin cancelaciones, alcanzando un promedio de 20,09 % de vuelos cancelados**, lo que representa un total de 146 vuelos cancelados en apenas diez días.

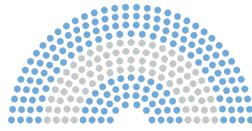
Considerando aeronaves con una capacidad promedio de 180 pasajeros por vuelo, ello implica aproximadamente 26.280 personas afectadas. Si se toma como referencia el valor mínimo publicado en el sitio web oficial de la empresa (\$40.436 destino a Puerto Madryn), el perjuicio económico estimado asciende a \$1.062.658.080, equivalente a aproximadamente USD 724.374 al tipo de cambio oficial, únicamente por ese período.

Cabe destacar que tan sólo 6 de las cancelaciones son a destinos del exterior (Perú, Brasil y Paraguay), siendo el grueso de las mismas sobre vuelos con origen y destino nacional.

Por su parte, JetSMART, compañía que opera bajo el mismo modelo comercial y con aeronaves de características similares, no registró cancelaciones durante el mismo período, lo cual refuerza la necesidad de analizar la situación específica de Flybondi. Esto es, en efecto, un empréstito encubierto y forzoso sobre el conjunto de usuarios consumidores, mismas personas que se ven atraídos por sus servicios baratos promocionados a través de diversas plataformas de medios.

Flota

Según la información publicada on line por la empresa y fuentes de consulta web, la compañía contaría con 13 aviones destinados al transporte de pasajeros y de 1 avión destinado al transporte de cargas. El 2 de diciembre de 2025, en el parte de prensa de Flybondi se anunció una inversión de 1.700 millones dólares con la llegada del nuevo grupo inversor -COC Global Enterprise-, siendo su “chairman & CEO” el Sr. Leonardo Scatturice quien refirió que *“...hoy damos un paso histórico para Flybondi. Una inversión billonaria en la incorporación de nuevos aviones (que) reafirma nuestro compromiso con el crecimiento de la*



DIPUTADOS ARGENTINA

región. Esta decisión fortalece su capacidad operativa, impulsa la generación de miles de puestos de empleos y mejora la conectividad entre países y ciudades, dinamizando la economía y creando nuevas oportunidades para todos.”

Por su parte, el CEO de Flybondi, el Sr. Mauricio Sana -actualmente denunciado por el fiscal Carlos Rívolo² -por art. 190 del Código Penal- refirió que “...esta decisión es un paso natural en nuestra visión de construir la red aérea más democrática y eficiente de la región...”.

Según lo informado por la empresa, la incorporación de 30 aeronaves nuevas, con opción de compra de cinco aeronaves adicionales, se produciría recién entre los años 2027 y 2030, alcanzando eventualmente unas 49 aeronaves, cifra que contrasta con la flota actual de su principal competidora, Aerolíneas Argentinas, que cuenta con 81 aeronaves y concentra aproximadamente el 60 % de los vuelos de cabotaje y el 19 % de los vuelos internacionales. Se agrega, además, que la propia compañía Flybondi se ha retraído en su cuota de mercado^{3 4 5}.

Se agrega además que la propia compañía -Flybondi- se ha retraído en su cuota de mercado.

El elevado monto anunciado por estos nuevos financistas no deja de resultar llamativo. La suma de USD 1.700 millones, equivalente a aproximadamente \$2,5 billones, provendría de una compañía estadounidense (Royal Class) dedicada principalmente a vuelos charter, con volúmenes de pasajeros sustancialmente inferiores a los del transporte aerocomercial.

Sobre dicho financiamiento, el Sr. Sana señaló que el principal accionista de la empresa, COC Global, liderado por Leonardo Scatturice, estará a cargo de las rondas de

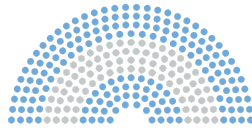
² Fiscalía Nacional en lo Correccional y Criminal N° 2 de la ciudad de Buenos Aires, Investigación Preliminar 67/2025.

³

<https://flybondi.com/ar/prensa/Noticias/flybondi-anuncia-su-expansion-de-flota-con-una-inversion-de-1-700-millones-de-dolares>

⁴<https://mundoempresarial.ar/en-cuatro-anos-aerolineas-argentinas-perdio-14-puntos-de-participacion-en-el-mercado-local/>

⁵ También **Flybondi** ha ganado mercado en los últimos años. En 2019 su porción era menor al 10%, pero en los años siguientes la compañía se afianzó, llegando por momentos a representar más del 20% del negocio del cabotaje. En 2025 su porción fue de 18%, cuatro puntos menos que en 2024. <https://mundoempresarial.ar/en-cuatro-anos-aerolineas-argentinas-perdio-14-puntos-de-participacion-en-el-mercado-local/>



DIPUTADOS ARGENTINA

inversión y de las negociaciones correspondientes, indicando además que la gestión financiera quedará en manos del grupo inversor, sin que se haya aclarado la eventual participación de bancos internacionales⁶.

Servicios de Cargas y Courier

Además, y en relación con la nueva participación accionaria mayoritaria en cabeza de COC Global Enterprise —mismo fondo que adquirió la mayoría accionaria de OCA, la empresa privada de correo más grande de la Argentina—, el propio Leonardo Scatturice expresó que *“nuestro objetivo es hacer de OCA una empresa líder en el mercado regional. Vamos a potenciar la compañía y aprovechar la sinergia con Flybondi para el transporte aéreo en la región, sumando así carga aérea, logística y última milla”*.

En el sitio web de Flybondi se detalla que el servicio de cargas es operado por “Handyway Cargo”, esto es Handyway Cargo S.A., CUIT 30-71116493-2, la cual, según su propio sitio web, presta servicios de venta y *handling* de carga, declara contar con veinte años de experiencia en el mercado y operar en Argentina, Uruguay y Paraguay.

Sin embargo, de una rápida búsqueda preliminar en fuentes abiertas —incluido el motor de búsqueda Google— no surgen noticias ni referencias públicas anteriores al 27 de mayo de 2025, fecha que coincide, además, con la publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina de la Disposición N.º 12/2025 de la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Economía, mediante la cual consta su autorización para la operatoria de servicios aeroportuarios y de rampa.

Siguiendo, y según la constancia de inscripción en ARCA (ex AFIP), la sociedad posee domicilio fiscal ARCA en Muñecas 2647 y domicilio fiscal jurisdiccional en la 25 de mayo 508, ambos de la ciudad de San Miguel de Tucumán, con un contrato social fechado en febrero de 2009 y con inscripción de actividades provinciales de “servicios complementarios para el transporte aéreo n.c.p.” desde noviembre de 2009 y como actividades nacionales bajo el mismo rubro recién en agosto de 2019.

⁶<https://www.transporteyenergia.com.ar/Noticias/Noticias-202512/flybondi-sera-linea-aerea-paraguaya-con-menos-impuestos-y-sindicatos-q.html>



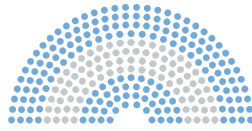
Al parecer, no es la única actividad a la que se dedica dicha sociedad ya que registra actividades como cultivo de soja, cultivo de girasol, cultivo de oleaginosas n.c.p. excepto soja y girasol, cultivo de jatropha (para biodiésel), cultivo de oleaginosas excepto jatropha y servicios de financiación y actividades financieras n.c.p.; actividades provinciales desde 2009/2013 y actividades nacionales 2019/2024. Es, por lo pronto, llamativo que ninguna de las actividades alcancen los 20 años como lo informan, como tampoco alcanzarían tal experiencia a nivel nacional puesto que tales actividades son de declaración muy posterior al contrato social.

Inacción de la ANAC y de la Secretaría de Transporte

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) se encuentra involucrada en investigaciones judiciales vinculadas al accionar de la empresa Flybondi, a partir de denuncias por presuntas irregularidades en el mantenimiento de aeronaves que podrían haber comprometido la seguridad operacional. Según informó el diario *La Nación* el 2 de junio de 2025, el fiscal federal Carlos Stornelli —sobre la base de una denuncia del fiscal Carlos Rívolo— requirió a la ANAC la documentación correspondiente en el marco de una investigación penal que indaga la utilización de talleres de mantenimiento previamente clausurados en el aeropuerto de Ezeiza, hechos que habrían puesto en riesgo la seguridad aeroportuaria y que podrían configurar un “desprecio sistemático por la autoridad aeronáutica”, con la presunta anuencia de funcionarios del organismo⁷.

En paralelo, resulta necesario examinar el rol de la Secretaría de Transporte en un contexto de decisiones políticas y regulatorias adoptadas por el Gobierno nacional que contrastan de manera evidente con los resultados observados en la prestación del servicio. La reasignación de posiciones operativas en Aeroparque, las flexibilizaciones normativas y las modificaciones en materia laboral y operativa no se han traducido en mejoras verificables en la calidad, regularidad ni confiabilidad del transporte aéreo de pasajeros, sino

⁷Los delitos abstractos requieren sólo la generación de una situación de riesgo y no necesariamente un daño concreto.



DIPUTADOS ARGENTINA

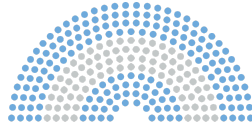
que conviven con reiterados incumplimientos de vuelos programados y vendidos a las personas usuarias.

Este escenario pone de manifiesto que los problemas registrados no pueden explicarse únicamente por el contexto general del sector ni por las condiciones operativas del mercado, sino que remiten a la necesidad de evaluar el adecuado ejercicio de las funciones de control, regulación y fiscalización por parte del Estado en un servicio público estratégico. Ello resulta aún más relevante si se considera que, dentro del mismo período analizado y bajo condiciones operativas comparables, existen compañías del mismo segmento que han logrado sostener e incluso ampliar su participación de mercado sin incurrir en niveles significativos de cancelaciones.

Puestos de trabajo

La propia Flybondi refiere tener un personal de 2.000 trabajadoras/es distribuidas/os en todo el país, a los que denominan “*flybondiers*”. Es extremadamente importante en contextos económicos como el actual la preservación de tales fuentes de empleo, así se hace imperioso regularizar el funcionamiento de la empresa a los fines de no poner en riesgo de pérdida a los mismos, manteniendo el cumplimiento de los pasajes vendidos o la devolución inmediata ante incumplimientos en respeto de los derechos de los usuarios y consumidores; como también la seguridad aérea en base al estricto cumplimiento y apego a la normativa aerocomercial nacional e internacional.

La empresa Flybondi se presenta ante el público como una compañía eficiente, democratizadora del transporte aéreo, integradora territorial y promotora de las economías regionales, sustentada en anuncios de inversiones de largo plazo. Sin embargo, de la información relevada surge un contraste significativo entre ese discurso y la realidad operativa verificada, en la que las cancelaciones sistemáticas de vuelos parecen representar un componente estructural de su modelo de funcionamiento, trasladando los costos de dicha ineficiencia a las personas usuarias. Estas circunstancias, debidamente expuestas en



DIPUTADOS ARGENTINA

los párrafos precedentes, justifican la necesidad de una evaluación más rigurosa, concreta y sostenida del accionar de la empresa por parte de las autoridades competentes.

Por todo lo expuesto, solicitamos a nuestros pares que nos acompañen en el presente proyecto de resolución.

DIPUTADO ESTEBAN PAULÓN