

SENADO DE LA NACION		
DIRECCION DE MESA DE ENTRADAS		
	17 JUL 2019	
EXP. S	Nº 2244/P	Hora. 18

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

EMERGENCIA AEROCOMERCIAL

Artículo 1°.- Declárase la Emergencia del Sistema Aerocomercial que se desarrolla en todo el territorio de la República Argentina, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo que los cubre, por el término de 120 días corridos.

El plazo previsto en primer el párrafo, se prorrogará automáticamente por la autoridad de aplicación por igual término, previo informe de la Comisión Bicameral Especial que por la presente se crea, en caso de subsistir las condiciones de hecho, que provocaron la emergencia.

Artículo 2°. A los efectos de la presente Ley se entiende por Sistema Aerocomercial al conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves públicas y privadas, excluidas las contempladas en el Servicio de Defensa Nacional en los términos de la ley 23.554, de conformidad con la definición del Artículo 1° del Código Aeronáutico Argentino.

Artículo 3°. Prohíbese los despidos del personal afectado al Sistema Aerocomercial de la República Argentina durante el plazo de vigencia de la presente Ley, con independencia de la modalidad que ostente el vínculo laboral. Lo expuesto comprende a las siguientes relaciones:

- a) Contrato de empleo público,
- b) Contrato de trabajo en los términos de la Ley 20.744,
- c) Contrato de locación de servicios.

Artículo 4°- Prohíbese por idéntico período de tiempo, la reinterpretación y/o modificación de la normativa vigente, la emisión de nuevas normativas en materia aerocomercial, que sean perjudiciales para el personal mencionado en el artículo precedente y las relacionadas con otorgamientos de concesiones o permisos.

Artículo 5°.- A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, deberán ser revisados todos los acuerdos bilaterales, memorandos de entendimiento o actas firmadas, que incluyan temáticas de Transporte Aéreo suscriptos por la República Argentina, a efectos de determinar si los mismos cumplen los preceptos de la Ley 19.030, constatando que existan empresas argentinas que pudieran ejercer los derechos en condiciones de reciprocidad. Para lo que no estuvieren ratificados, deberá iniciarse el procedimiento de denuncia de los mismos.



Para dicha revisión, la autoridad de aplicación deberá contar especialmente con las conclusiones arribadas por el Informe de la Comisión Bicameral Especial creada por la presente ley

Artículo 6°.- Dentro del plazo de la Emergencia Aerocomercial, quedan suspendidas las siguientes medidas:

- a) cualquier tramitación pendiente de resolución relativa a las Audiencias Públicas para la consideración de solicitudes de autorización y concesión de servicios de transporte aéreo Nros. 218, 219 y 221;
- b) la realización de nuevas Audiencias Públicas para la consideración de solicitudes de autorización y concesión de servicios de transporte aéreo, y
- c) el otorgamiento de permisos a empresas extranjeras, aun cuando estos últimos se encuentren en avanzado estado de ejecución.

Artículo 7°.- Créase en el ámbito del Congreso de la Nación la Comisión Bicameral Especial de la Emergencia del Sistema Aerocomercial, la cual estará integrada por cuatro (4) senadores y cuatro (4) diputados, designados por cada una de las Cámaras, cuya representatividad respete las mayorías parlamentarias, a propuesta de los bloques. Los integrantes integrarán, preferentemente Comisiones Unicamerales cuya competencia tenga vinculación con el Sistema Aerocomercial Argentino.

La comisión elegirá un Presidente, por mayoría de votos, un Vicepresidente y un Secretario. El resto de los miembros revestirán el carácter de Vocales.

 **Artículo 8°.-** La Comisión se conformará con una Secretaria Técnica, integrada por seis (6) miembros especialistas elegidos entre trabajadores y trabajadoras de las distintas ramas de la actividad que pertenezcan a las asociaciones con personería gremial, que asistirán técnicamente a la Comisión en todo lo que ella les requiera. .

Artículo 9°.- La Comisión Bicameral Especial de la Emergencia del Sistema Aerocomercial podrá dictar su propio reglamento interno.

La Comisión contará con un Presupuesto Propio de Gastos, el cual se imputará en el Presupuesto General de Gastos de la Administración Pública al Poder Legislativo Nacional, por el término que dure la emergencia y la prórroga.

La sede de la Comisión estará en la Cámara de la cual sea representante su Presidente.

Artículo 10.- Dicha comisión tendrá las siguientes funciones:

- 1- Evaluar el impacto de la actual política aerocomercial en los trabajadores aeronáuticos nacionales.
2. Revisar los acuerdos bilaterales, memorandos de entendimiento o actas firmadas por el Estado Nacional con Estados Extranjeros que versen sobre transporte aerocomercial, para determinar que los mismos cumplen los preceptos de la ley 19.030, y la existencia de reciprocidad real por parte de empresas argentinas y de ser el caso, solicitará que se notifique la intención de denunciarlo en los términos del artículo 56 de la Convención de Viena.



3 - Revisar el Decreto N°49/2019, que modifica el "servicio de atención en tierra de aeronaves", a efectos de determinar consecuencias e impactos en dicho servicio, como también consecuencias económicas en la prestadora Intercargo SA. de capital estatal mayoritario, y de conformidad a los resultados, de ser el caso solicitar la derogación del mismo al Poder Ejecutivo nacional.

4- Realizar un análisis exhaustivo de los expedientes correspondientes a las Audiencias Públicas para la consideración de solicitudes de autorización y concesión de servicios de transporte aéreo Nros. 218, 219 y 221, para determinar la conveniencia, necesidad y utilidad para los intereses nacionales de las rutas otorgadas, como así también si las empresas solicitantes reunían los requisitos de capacidad económica financiera y técnica al momento de la concesión.

5- Revisar, los proyectos de modificación de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil publicados por ANAC a efectos de verificar que los mismos no impliquen bajar los estándares de seguridad.

En todos estos supuestos, la Comisión elaborará informes parciales mensuales y finales que serán aprobados por la mayoría simple de sus miembros, los que serán remitidos inmediatamente a las Cámaras del Congreso y al Poder Ejecutivo Nacional.

La Comisión deberá elaborar en el plazo correspondiente un Informe Final que tendrá carácter público, donde por lo menos deberá contener: observaciones, propuestas, recomendaciones y opiniones sobre el objeto de la emergencia.

En caso de existir disconformidad entre los miembros de la Comisión, podrán existir informes finales de mayoría y de minoría.

El informe final será remitido inmediatamente a las Cámaras del Congreso y al Poder Ejecutivo Nacional, garantizándose su publicidad.

Artículo 11.- Para el cumplimiento de su misión la Comisión Bicameral tendrá las siguientes facultades:

1. Solicitar a través de su presidente informes, documentos, antecedentes y todo otro elemento que estime útil, ante cualquier organismo público o privado, o a personas físicas o jurídicas públicas o privadas. En caso que la información sea solicitada a organismos públicos los funcionarios responsables deberán proporcionarla dentro del término que se les fije en la solicitud, bajo apercibimiento de iniciarle las acciones tendientes a determinar su responsabilidad.
2. Ordenar la citación de funcionarios públicos para que den cuenta de las acciones y omisiones de sus organismos respecto de lo que surja de las revisiones que haga la Comisión, en particular para recibir respuesta a los informes elaborados en los términos del artículo precedente,
3. Solicitar a organismos públicos nacionales y/o provinciales, universidades, asociaciones sindicales e instituciones científicas la realización de informes y/o estudios técnicos.
4. Emitir informes con recomendaciones al Poder Ejecutivo Nacional y al Congreso de la Nación.

Senado de la Nación



5. Sugerir la prórroga de la emergencia en los términos del segundo párrafo del art. 1°.

6. Todas aquellas funciones que surjan de la presente ley.

Artículo 12.- La presente ley es de Orden Público.

Artículo 13.- La presente ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial.

Artículo 14.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dr. MARCELO FUENTES
SENADOR NACIONAL

M. MAGDALENA ODARDA
SENADORA NACIONAL
RIO NEGRO

MARIA INES PILATTI VERGARA
SENADORA DE LA NACION

M. DE LOS ANGELES SACNUN
SENADORA DE LA NACION

Ana Maria Tanni
Senadora Nacional
Santa Cruz



FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

El presente Proyecto de Ley tiene por objeto declarar la emergencia en materia Aero comercial en todo el territorio de la República Argentina, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo que los cubre por plazo de 120 días corridos. Durante el plazo previsto quedarán terminantemente prohibidos los despidos del personal dependiente de las empresas operadoras del Sistema Aero comercial Argentino. Asimismo, se propone prohibir modificaciones a la normativa vigente o reinterpretaciones en medio de la actual Crisis.

Este proyecto nace como un trabajo colectivo, con la participación varios senadores con los sindicatos aeronáuticos; Asociación de Personal Aeronáutico (APA), Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA), Asociación Técnicos y Empleados de Protección y Seguridad a la Aeronavegación (ATEPSA), Unión de Aviadores de Líneas Aéreas (UALA) y Unión Personal Superior Aeronáutico (UPSA). Téngase presente que en el mes de mayo se llevó a cabo una reunión conjunta de las Comisiones de Industria y Comercio, Infraestructura, Vivienda y Transporte y Ambiente y Desarrollo Sustentable, donde además de escuchar a los Secretarios Generales de las Agrupaciones Sindicales antes mencionados, los legisladores presentes coincidimos en que se dieron conclusiones concretas que se están plasmando en el proyecto, con el fin de que desde el Parlamento defendamos estratégicamente a la línea de bandera y a los trabajadores y trabajadoras argentinos, entendiendo que de esta manera vamos a defender el trabajo, la industria, el desarrollo y la soberanía nacional.

Vale aclarar que para este proyecto, fue tomando como punto de partida el Proyecto de Ley del Senador Solanas (expediente S-616/19); el cual el presente en nada obstruye sino que pretende ser una versión más amplia del mismo, al no abarcar solamente la cuestión laboral, sino haciendo hincapié en el control parlamentario, en la soberanía nacional y en la seguridad del Sistema Aero comercial Argentino en su conjunto.

El transporte aéreo es un servicio público no esencial cuyo objetivo consiste en proporcionar una serie de condiciones de conectividad y accesibilidad aero comercial que promueva el desarrollo nacional y las distintas regiones en sus esferas económicas, productivas, turísticas, sociales y culturales, entre otras. La existencia de un sistema aero comercial que logre alcanzar de esta meta debe articular armónicamente distintos elementos entre los que se destaca el mercado aero comercial -las líneas aéreas-, la infraestructura y la regulación. En la actualidad la aviación civil y comercial argentina atraviesa una profunda crisis, como consecuencia de la aplicación en los hechos de un apertura de los cielos argentinos que repercute negativamente en las aerolíneas nacionales -en particular su línea de bandera, Aerolíneas Argentinas y Austral; las empresas vinculadas a la aviación



y las fábricas y aerotalleres, que estaban alcanzado un incipiente desarrollo y contaban con un importante potencial de crecimiento.

La precarización de la actividad del transporte aéreo en múltiples organismos jurisdiccionales y la continua modificación y liberalización de la normativa aeronáutica acentúa la tendencia hacia la flexibilización desmedida de la actividad y la retirada del Estado Nacional de casi todas sus obligaciones en materia de regulación y control, convirtiéndola en un campo de batalla entre intereses de grupos privados.

Las consecuencias de este proceso son comunes a las de la mayoría de las actividades económicas del país: quiebras masivas; desaparición de la actividad industrial aeronáutica; pérdida de miles de puestos de trabajo; desnacionalización y fuerte concentración oligopólica.

Respecto de la situación laboral

Las estrategias para disminuir los costos operativos basadas en utilizar aeronaves de bajo consumo de combustible o de ofrecer servicio de a bordo a medida del pasajero ya se han expandido entre todas las líneas aéreas, por lo que los costos laborales han pasado a ser una variable de exploración continua que permite maximizar las ganancias de los inversores. Esto incluye la precarización de las condiciones laborales establecidas previamente a esta crisis y que fueron consagradas con fuerza de ley a través de los convenios colectivos de trabajo celebrados con las representaciones sindicales y también los despidos concretos y los enmascarados en jubilaciones anticipadas o retiros "voluntarios".

El trabajo es un derecho humano fundamental reconocido por la Constitución de la Nación Argentina (Ley Nacional 24.430. Artículo 14 y 14 bis), siendo considerado como el gran ordenador de la vida social, comunitaria y familiar, y constituye la principal fuente de la dignidad social de un pueblo. Además, "la protección contra el despido arbitrario" y la "estabilidad del empleado público" es un derecho constitucional, por lo que el ataque a las fuentes laborales de los trabajadores sin seguir las mínimas formalidades establecidas por la normativa vigente en materia laboral y de empleo público nacional, configura una flagrante violación al Derecho Humano al trabajo, protegido por nuestra Constitución Nacional, la legislación laboral vigente y los Tratados Internacionales de Derechos Humanos consagrados con jerarquía constitucional.

Respecto del estado actual de la industria aerocomercial ***Mercado internacional***

En el segmento internacional, el mercado aerocomercial argentino registró un crecimiento del 27,9% en los últimos 3 años -comparando 2018 con 2015-. Sin embargo, existieron diferencias significativas en los incrementos interanuales que fueron del 9,4% para 2016, 14,3% para 2017 y 2,2% para 2018. Esta expansión tuvo como protagonistas a las líneas aéreas extranjeras que incrementaron notablemente sus vuelos entre sus hubs de interconexión de pasajeros con Buenos



Aires y distintas ciudades del interior. Así, se puede afirmar que se instauró un nuevo proceso de extranjerización del mercado aerocomercial internacional argentino caracterizado por el fuerte aumento trienal de demanda por parte de algunas líneas aéreas que superaron ampliamente el promedio general de 27,9% como ser: United (estadounidense) con +112,3%; Sky Airline (chilena) con +101,9%; Copa (panameña) con +79,8%; KLM (holandesa) con +63,9%; Iberia (española) con +48,2%; Air Europa (española) con +38,9%; y Avianca (colombiana) con +30,5%. Simultáneamente, desde 2016 se incorporaron las siguientes compañías al mercado internacional, por orden de importancia: Azul (brasileña); Norwegian (británica); Ethiopian (etíope); Edelweiss (suiza); y JetSmart (chilena).

El tráfico internacional llegó a reforzar el rol de los principales hubs de interconexión de pasajeros de las empresas foráneas que se sitúan en el extranjero, entre los cuales se pueden resaltar a Lima, Bogotá, Ciudad de Panamá, San Pablo y Belo Horizonte, desviando el tráfico de las compañías nacionales, afectando a una baja de la demanda principalmente de Aerolíneas Argentinas que en dicho período cerró rutas importantes como las que unían a Buenos Aires con Barcelona, Caracas, La Habana, Brasilia, Belo Horizonte y la ruta entre Córdoba y Miami. Pero el incremento del desvío de tráfico no sólo afectó las operaciones internacionales de Aerolíneas Argentinas, sino que a partir de del desvío de la demanda desde el interior argentino vía los hubs latinoamericanos más dinámico, produjo un debilitamiento del performance en las rutas de cabotaje operadas por la línea aérea de bandera y otras empresas nacionales y disminuyó el flujo de pasajeros en conexión de los aeropuertos argentinos afectando los puestos de trabajo aerocomerciales y aeroportuarios.

El crecimiento de la demanda internacional de pasajeros de Aerolíneas Argentinas fue del 11,0% entre 2015 y 2018, cifra bastante menor al 27,9% registrado en todo el mercado internacional. Es decir que el crecimiento de estos últimos 3 años fue absorbido principalmente por empresas extranjeras, incluso a costa de la cuota del mercado de la línea aérea de bandera que pasó del 25,7% en 2015 al 22,3%. Más aún, el 11% de crecimiento de Aerolíneas Argentinas en la demanda internacional de pasajeros registrada entre 2018 y 2015, contrasta con el incremento que tuvo la línea aérea también en el último período trienal del anterior gobierno cuando la demanda internacional creció un 42,4%, muy por encima del promedio del mercado que registró apenas un 1,6% en ese período. Por lo tanto, es palpable que se pasó de un proceso de expansión y reposicionamiento de Aerolíneas Argentinas en el mercado internacional a una extranjerización.

Mercado interno argentino

En el segmento de cabotaje, el nuevo gobierno aplicó una liberalización basada en la flexibilización y también un proceso de extranjerización empresarial debido a la aparición operativa de transportadores que provienen del capital extranjero. Entre 2015 y 2018, iniciaron sus operaciones: Flybondi -cuya sociedad madre se encuentra radicada en el Reino Unido y su gabinete de gerentes son mayormente extranjeros-; Avian -cuyo nuevo supuesto dueño también es extranjero-; Norwegian



-de capitales y mayor parte de los gerentes europeos-, JetSmart - apéndice de JETSMART AIRLINES SPA Y de INDIGO otro Holding internacional, el gigante aeronáutico estadounidense INDIGO PARTNERS AIRLINE GROUP; y las nacionales LASA -que ya suspendió su operación- y Flyest como continuadora de SOL Líneas Aéreas, -con servicios reducidos - y Estas nuevas compañías y otras que no iniciaron su servicio obtuvieron autorización para operar cientos de rutas y escalas luego de las 3 audiencias públicas convocadas por el Ministerio de Transporte de la Nación en la cual ningún funcionario de Aerolíneas Argentinas defendió los intereses de la línea aérea estatal.

Con la llegada de tantas líneas aéreas nuevas, el mercado de cabotaje registró un crecimiento del 38,1% en los últimos 3 años -comparando 2018 con 2015-, cifra muy similar al 37,4% registrado en el período entre los años 2012 y 2015. Una de las principales diferencias entre ambos trienios fue el desarrollo de Aerolíneas Argentinas. La línea aérea de bandera había crecido su demanda de pasajeros de cabotaje en un 57,0% entre 2012 y 2015, cuando todo ese mercado tuvo un incremento de 27,4%, mientras que entre 2015 y 2018 su demanda creció un 28% cuando todo el mercado registró un crecimiento de 38,1%. Pero como las nuevas líneas aéreas comenzaron a operar principalmente a partir del año 2018, es importante resaltar que, en ese año todo el mercado creció 12,7% y Aerolíneas Argentinas solo un 3%. Es decir, nuevamente que las empresas dependientes de capitales extranjeros son las que absorbieron casi todo el crecimiento, en este caso, también el del cabotaje.

Las nuevas líneas aérea iniciaron sus operaciones casi de forma simultánea entre 2017 y mediados de 2018. En 2018, y comparando con el mismo mes del año 2017, Aerolíneas Argentina registró una caída de pasajeros de cabotaje en términos absolutos en noviembre y diciembre. Situación que se volvió a repetir si se compara enero de 2019 con enero de 2018.

Pero no sólo Aerolíneas Argentinas es la única compañía que sufrió la llegada de las nuevas líneas aéreas en este nuevo proceso de liberalización, sino que Sol debió suspender sus operaciones, LAN Argentina transportó menos pasajeros en 2018 en comparación con 2015 -abandonó vuelos y escalas como las de Bahía Blanca y San Juan-, LADE registró una caída del 63,1% de su demanda entre 2015 y 2015 -abandonando múltiples servicios en la Patagonia-, y la nueva LASA al corto tiempo de iniciar sus operaciones, suspendió toda su actividad.

Las nuevas líneas aéreas que ingresaron al mercado -Flybondi, Avian, Norwegian y JetSmart- tuvieron muchas ventajas por parte del Poder Ejecutivo Nacional y algunos gobiernos provinciales que facilitaron sus trámites para permitir su habilitación y operación -incluso llevando a cabo acciones ilegales- y con ventajas consistentes en otorgamiento de subsidios directos e indirectos, como así también la construcción de un aeropuerto comercial exclusivo para Flybondi y JetSmart en la Base Aérea de El Palomar, el funcionamiento de Norwegian en Aeroparque lograda gracias a la restricción de los vuelos regionales que afectó principalmente a Aerolíneas Argentinas. Del mismo modo, los reiterados incidentes en los servicios



de Flybondi que llevaron a demorar o cancelar mil vuelos durante el año 2018, algunos de ellos graves, tuvieron como resultado el otorgamiento de un número mayor de favores, de autorizaciones para operar cientos de rutas aéreas, y reiteradas publicidades en empresas estatales nacionales de servicios públicos como las empresas ferroviarias y Aysa, y en la CABA y Provincia de Buenos Aires.

Respecto de las consecuencias de las tarifas predatorias.

El nuevo proceso de liberalización y apertura del mercado aerocomercial estuvo acompañada por la desregulación tarifaria que primeramente eliminó el techo y luego el piso de la banda tarifaria, dando rienda suelta al inicio de una guerra tarifaria que llevó a cobrar tarifas de los tickets que generaron ingresos a las líneas aéreas por debajo de sus propios costos de operación, lo cual también agravó la sustentabilidad económica de Aerolíneas Argentinas y del resto de las compañías que operan en el país. La incorporación de nuevos operadores y la guerra tarifaria también fue acompañada, como es de esperar cuando se aplican estos modelos regresivos, de una sobreoferta que llevó a que el mercado de cabotaje registre factores de ocupación muy bajos para la industria, levantamiento de ruta y devolución de los aviones, como en el caso de línea aérea de capitales nacionales Andes -que inicialmente había registrado un interesante crecimiento-. Esto llevó a una tarifa predatoria donde ninguna línea aérea registrada en el país está obteniendo ganancias operativas y que permite especular sobre una quiebra generalizada de compañías aéreas, tal como sucedió luego de los dos últimos períodos de liberalización aerocomercial -durante la última dictadura cívico-militar y durante la década del 90.

Todas las líneas aéreas actualmente están perdiendo dinero y Aerolíneas Argentinas está perdiendo pasajeros de cabotaje desde noviembre de 2018. Las decisiones sobre el futuro del cabotaje aerocomercial argentino pasaron a ser tomadas en Oslo, Bogotá y Londres, por parte de fondos de inversión, que según su lógica esperan maximizar sus ganancias bajando ridículamente los costos y exterminando al resto de las líneas aéreas -incluso si se trata de la línea aérea estatal de bandera- para luego poder cobrar tarifas más caras que las que existían en 2015, para hacer frente también a la "inversión" que supone el dumping de sus ingresos al mercado argentino. Esta lógica, supone a su vez, ofrecer servicios aéreos no sólo donde es rentable, sino, en aquellas rutas que ofrecen un mayor margen de rentabilidad. Esto llevará ineludiblemente a un crecimiento de mercado en cada vez menos rutas aéreas y con menos ciudades atendidas por el avión. Situación ya vivida en Brasil donde la cantidad de ciudades con servicios aéreas se redujo de 180 a 120 en 10 años, y como viene pasando en América Latina -como se mostró anteriormente- gracias a la aplicación de los planes de negocios de las líneas aéreas multilatinas y las compañías aéreas de los fondos de inversión de paraísos fiscales que, entre ambos son los que quedaron dinamizando el mercado aerocomercial internacional y doméstico argentino. Más aún, en diciembre de 2018 en comparación con el mismo mes de 2017, la cantidad de pasajeros totales creció un 6%, pero la mitad de los aeropuertos ganaron demanda y la otra mitad perdieron pasajeros, lo que implica el inicio de un nuevo proceso de concentración geográfica



gradual del transporte aéreo. Los aeropuertos que perdieron pasajeros fueron: Aeroparque (CABA), Rosario (Santa Fe), Bahía Blanca (Buenos Aires), Trelew, Puerto Madryn y Esquel (Chubut), Resistencia (Chaco), San Juan (San Juan), Río Grande (Tierra del Fuego), Formosa (Formosa), San Luis (San Luis), Paraná (Entre Ríos), La Rioja (La Rioja), Catamarca (Catamarca), San Rafael (Mendoza), Santa Rosa (La Pampa), Río Cuarto (Córdoba), Viedma (Río Negro), y Termas de Río Hondo (Santiago del Estero).

Respecto de la falta de reciprocidad en acuerdo bilaterales

El Poder Ejecutivo fue avanzando nocivamente con la apertura del mercado aerocomercial internacional con la fuerte flexibilización de las condiciones establecidas en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos que firma la Argentina con distintos países en completa desventaja para los transportistas nacionales, ya que no se respetan en los mismos las condiciones de reciprocidad necesarias internacionalmente reconocidas en este tipo de acuerdos. De esta forma, el Poder Ejecutivo estuvo y sigue generando las condiciones para que la demanda aérea internacional se canalice por medio de líneas aéreas extranjeras en detrimento principalmente de Aerolíneas Argentinas, como así también de otras compañías nacionales. Asimismo, la promoción realizada por el Poder Ejecutivo para que la demanda aérea internacional argentina sea desviada a partir de la realización de conexiones aéreas en los principales hubs de América Latina -Santiago, Lima, Bogotá, San Pablo y Panamá- afecta a la posibilidad de realizar conexiones en Argentina es decir nuestro propio hub, obligando al pasajero a utilizar líneas aéreas foráneas, haciendo incluso caer la cantidad de pasajeros en las rutas de cabotaje para aquellos que hacen conexiones, y desincentiva completamente la accesibilidad aérea de ciudades argentinas al desprestigiar la demanda aérea no genuina que transita nuestros aeropuertos, afectando la generación de trabajo aeronáutico, de quienes se desempeñan en actividades ligadas al turismo y a la matriz productiva nacional que hace un uso intensivo del avión y que generalmente se destacan por su capacidad de generar valor agregado. Estos acuerdos pueden tomar aplicabilidad inmediata, aunque finalmente deben tener tratamiento parlamentario. Lo expresado en el párrafo anterior incumple con la ley 19030 que fue sancionada y promulgada en 1971 que regula la política aérea y respecto de la reciprocidad establece como uno de sus principios básicos lo siguiente:

Que el otorgamiento de todo derecho a una empresa extranjera, además de fundarse en necesidades que lo justifique, se condicione a la reciprocidad por parte del país de su bandera para con las empresas de transporte nacional y a la real y efectiva posibilidad y conveniencia de su ejercicio por éstas;

Respecto de la Rutas otorgadas en las audiencias

El Poder Ejecutivo ha otorgado derechos de tráfico en miles de rutas aéreas de cabotaje e internacionales a distintas líneas aéreas luego de haber llamado hasta ahora a tres audiencias públicas a tales efectos. El número de rutas aéreas regulares autorizadas a esas compañías superan ampliamente a las rutas aéreas que tiene Aerolíneas Argentinas y se vieron envueltas en varios vicios. Se otorgaron



cientos de rutas a compañías sin ningún antecedente aeronáutico y sin aviones, a partir de expedientes groseramente manipulados, envueltos en denuncias de vinculaciones entre socios y funcionarios del gobierno, líneas aéreas cuyos dueños y prestadores de garantías financieras se ubican en paraísos fiscales, con capitales accionarios de 6.000 dólares, se otorgaron autorizaciones de rutas o escalas cuando las mismas compañías aseguraron formalmente que no iban a ser operadas dentro de los 180 días establecidos normativamente, se autorizaron rutas aun cuando de los mismos expedientes surgía que las compañías las iban a operar a pérdida económica independientemente de que la misma sea operada por Aerolíneas Argentinas u otra línea aérea, le otorgaron autorizaciones a líneas aéreas que ya contaban con numerosas irregularidades operativas, etc. El Poder Ejecutivo cedió la soberanía aérea a corporaciones extranjeras, fondos de inversión y prestamistas, paraísos fiscales y empresarios vinculados con los funcionarios del actual gobierno.

Respecto del efecto de degradación de la seguridad operacional por el cambio de normativas.

La situación actual del transporte Aerocomercial refleja un estado crítico debido a diversos factores que se potencian por un crecimiento exponencial y descontrolado en el otorgamiento de rutas aéreas sin el correspondiente estudio de factibilidad no solo de la capacidad del operador solicitante de tener los medios, equipos y personal para realizarlos, sino lo relativo a la capacidad de la infraestructura aeroportuaria, de los servicios de tránsito aéreo, de Emergencia, etc. para soportar dicho incremento acelerado de la actividad.

Las recurrentes falencias que se evidencian en los medios disponibles en cuanto al servicio de control del Tránsito Aéreo, con la escasa cobertura radar del territorio, saturación de espacios aéreos controlados, y serios conflictos recurrentes con los trabajadores del sector que exponen las graves fallas del sistema complican aún más esta situación.

En este contexto, la intención del gobierno de cambiar la normativa aeronáutica Argentina (RAAC) por otra Latinoamericana (LAR) (menos exigente) agrava aún más esta situación, en virtud de que este cambio solo apunta a flexibilizar los requerimientos de los reglamentos vigentes en cuanto a menores estándares de certificación y capacitación del personal que se desempeña en la actividad.

El menor poder de control de la autoridad aeronáutica nacional (ANAC) que trae aparejado la implementación de las LAR, incluso delegando algunos de ellos en las empresas aerocomerciales, apunta a la liberalización de un mercado cuya infraestructura no está preparada para dar el soporte adecuado.

La adecuación de la I Brigada Aérea de El Palomar, base principal de la aviación militar de Transporte Argentina, en un aeropuerto comercial de bajo costo operado por compañías privadas (por expresa solicitud de las mismas al gobierno) es un hecho que no registra antecedentes en el país ni en la región, toda vez que se vulnera un espacio estratégico de la defensa nacional por intereses comerciales privados.

En referencia a lo anterior, el incremento de la actividad, registrada en este espacio aéreo controlado, y la no adecuación de la estructura de la terminal de control de

tránsito aéreo al que pertenece, satura, en consecuencia, la capacidad efectiva de los controladores aéreos afectados al control del mismo.

La ausencia de un estudio serio, e independiente de los intereses afectados, respecto de la factibilidad ambiental y de riesgo a la seguridad, para la transformación de dicho Aeropuerto Militar en Comercial, demuestra la alta improvisación con la que se están tomando decisiones en materia de transporte Aerocomercial. El estudio preliminar realizado fue duramente cuestionado y un nuevo estudio fue recientemente solicitado por la Corte Suprema de Justicia, Dicho Aeropuerto se encuentra completamente rodeado por espacios altamente urbanizados, con el agravante de tener un colegio con 3000 alumnos a 500 metros de una de las cabeceras de la pistas.

Se evidencia también, por hechos recientemente ocurridos, las graves falencias que existen en el sistema de búsqueda y respuesta a la emergencia, así como también la escasez de medios al respecto. Esto, sumado a la infraestructura deficiente de los hospitales y entidades sanitarias previstas para atender una emergencia derivada de un eventual accidente aéreo, hace aún más evidente que la falta de una infraestructura adecuada, medios suficientes y personal necesario, no acompañen la publicitada "Revolución de los aviones", por el contrario, se está poniendo al usuario en una situación de riesgo potencial e innecesario, por una falta de previsibilidad que acompañe el desarrollo de la actividad.

Respecto del Personal que se desempeña en esta actividad, se ha intentado cambiar la normativa para favorecer el ingreso de pilotos extranjeros sin más requisito que la aceptación de sus antecedentes y experiencia de vuelo, reduciendo al mínimo o eliminando instancias de certificación evaluatorias tanto teóricas como prácticas. Lo que implica una notable falta de control a quienes tengan la responsabilidad de conducir aeronaves en el espacio aéreo de la República Argentina.

Respecto de los Controladores Aéreos, la nueva normativa establece requisitos formativos inferiores a los estándares actuales, facilitando a su vez la posible incorporación de personal extranjero con inferior formación, acostumbrado a otros entornos operacionales e idiosincrasia que pueden derivar en situaciones conflictivas en una función de alto riesgo.

En cuanto al aspecto técnico, las nuevas reglamentaciones convalidan la contratación de mecánicos de aeronaves sin educación formal, en contraposición a los formados en nuestro país cuya educación es de 7 (siete) años. Esto degrada también los estándares respecto de la pericia de quienes son responsables de poner en óptimas condiciones una aeronave.

De la misma forma, la nueva normativa impulsada por el gobierno reduce al staff de conducción técnico de tierra requerido para una línea aérea de forma drástica eliminando las posiciones de: Gerentes de Ingeniería, de Aseguramiento de la Calidad, de Mantenimiento y de Instrucción, así como los requerimientos de Jefes de Mantenimiento e Inspección, delegando todas estas responsabilidades en una sola persona, el Director Técnico, cuya sobrecarga de funciones y la imposibilidad de ejercer un control efectivo de todas las tareas de control que actualmente realiza un staff jerárquico de Ingenieros Aeronáuticos, atenta indefectiblemente contra la seguridad aérea, de los pasajeros y tripulantes.



En cuanto al personal de rampa, se está llevando adelante la desregulación del servicio, perdiendo el estado el control de una actividad superavitaria, cuyas consecuencias derivarán en personal cuyo entrenamiento y formación se pretende quitar de la normativa vigente y se delega en el criterio empresario. Asimismo se pretende en muchos casos, que dicho personal efectúe tareas que hoy la regulación establece como atribuciones del mecánico/técnico aeronáutico, como la carga de combustible en aeronaves por citar un caso, o el despacho remoto por citar otro.

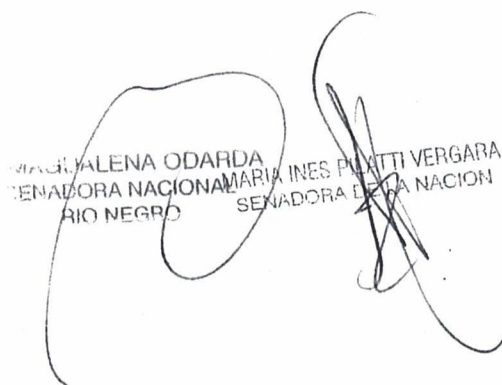
Asimismo, se pretende autorizar que las aerolíneas no dispongan de personal técnico en las escalas donde operan, permitiendo que el chequeo estructural de las aeronaves, sea realizado por tripulaciones de vuelo, en lugar de personal técnico entrenado a tal efecto para detectar condiciones de deterioro del material.

La intención de la ANAC respecto de la reinterpretación de lo que debe ser una Base de Mantenimiento, desalienta que los controles de las aeronaves se realicen en el país por personal sólidamente formado, favoreciendo que el mismo se realice en talleres del exterior de bajo costo, con personal que ostenta una menor formación y controlado por otro estado, tal vez con regulaciones mucho más laxas al respecto. Este proyecto profundiza el control parlamentario, creando a dichos fines una Comisión Bicameral Especial compuesta por senadores y diputados que tiene entre sus funciones la revisión de las regulaciones vigentes y la propuesta de observaciones, comentarios y opiniones que surjan en consecuencia.

Es por las razones expuestas que solicitamos se apruebe el presente proyecto de ley.


Dr. MARCELO FUENTES
SENADOR NACIONAL


A. DE LOS ANGELES SACNUN
SENADORA DE LA NACIÓN


MARIELA ODARDA
SENADORA NACIONAL
RIO NEGRO


MARIA INES PUATTI VERGARA
SENADORA DE LA NACION


Ana María Ianni
Senadora Nacional
Santa Cruz

Comprobante de carga digital

Por medio de este procedimiento se da cumplimiento a lo establecido en el Art. 132 del Reglamento del H. Senado.

Nombre del archivo : proyecto de ley emergencia aerocomercial VF.docx
Código de identificación del archivo : DJDEN
Fecha de alta : 17 / 07 / 2019
SACNUN MARIA DE LOS ANGELES
Emitido por el usuario: Romero Chervenir, Matias Ezequiel

.....
Firma y Sello
Romero Chervenir



Original

SENADO DE LA NACION
DIRECCION DE MESA DE ENTRADAS



17 JUL 2019

EXP. S Nº 2214/19 Hora 18 e