

Buenos Aires 20 de mayo de 2020

PROYECTO DE RESOLUCION

La Cámara de Diputados de la Nación...

RESUELVE

Pedido de informes. Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional se sirva informar lo siguiente:

1- Motivos y fundamentos objetivos que llevaron a la Administración Nacional de Aviación Civil al dictado de la decisión adoptada en la Resolución N°144/2020.

2- El criterio técnico sanitario utilizado para fijar el día 01 de septiembre de 2020 como fecha a partir de la cual las líneas aéreas podrán reprogramar sus operaciones regulares o solicitar autorización para operaciones no regulares, teniendo en cuenta que hasta el momento el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio se extiende únicamente hasta el 24 de mayo.

3- Qué alternativas están evaluando de habilitación progresiva, que atiendan la realidad de la gran cantidad de provincias que no cuentan con circulación viral y los cientos de argentinos que aún se encuentran varados dentro del territorio nacional y que no han podido retornar a sus hogares.

4- Que medidas de apoyo se han dispuesto y/o se dispondrán desde el PEN a favor del sector afectado por esta resolución, en especial las agencias de viaje y pymes de turismo y el sector del transporte aéreo.

Juan Martín
Diputado Nacional



Ximena García
Diputada Nacional

Claudia Najul
Diputada Nacional

Julio Sahad
Diputado Nacional

Gonzalo Del Cerro
Diputado Nacional

Estela Regidor
Diputada Nacional

Dina Rezinovsky
Diputada Nacional

Soledad Carrizo
Diputada Nacional

Lucila Lehmann
Diputada Nacional

Pablo Torello
Diputado Nacional

Hernán Berisso
Diputado Nacional

Carolina Castets
Diputada Nacional

Gustavo Menna
Diputado Nacional

Héctor Stefani
Diputado Nacional

Luis Pastori
Diputado Nacional

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Que por Resolución N°144/2020 la ANAC establece que las Líneas Aéreas que operen servicios de transporte aéreo de pasajeros desde, hacia o dentro del territorio nacional podrán reprogramar sus operaciones regulares o solicitar autorizaciones para operaciones no regulares a partir del 1 de septiembre de 2020. Así también, se autoriza a comercializar pasajes aéreos con fecha de inicio de operaciones a partir del 1° de septiembre de 2020. Todo ello supeditado al efectivo levantamiento de las restricciones impuestas al transporte aerocomercial y a las modalidades de operaciones que oportunamente se pudieren establecer en función de la salida ordenada de la emergencia sanitaria COVID 19.

Que los considerandos de dicha Resolución relatan que la fijación del día 1 de septiembre se entendió razonable a los efectos de reprogramar las operaciones y dar certidumbre al público respecto de las operaciones comerciales, atendiendo a que la explotación de toda actividad comercial aérea requiere concesiones o autorizaciones previas, debiendo resguardarse la seguridad operacional y dotar de previsibilidad al sistema de comercialización.

Que esta decisión del Gobierno de prohibir a las aerolíneas operar el servicio de transporte aéreo hasta septiembre y solo autorizar comercializar pasajes con fecha de inicio de operaciones posterior a septiembre, no

guarda correlación con las medidas adoptadas por el gobierno nacional que ha extendido hasta el momento el Aislamiento Preventivo, Social y Obligatorio hasta el 24 de Mayo y por las comunicaciones oficiales, se estaría evaluando y previendo avanzar en nuevas etapas en todo el país, con menores restricciones que las que rigen a la fecha.

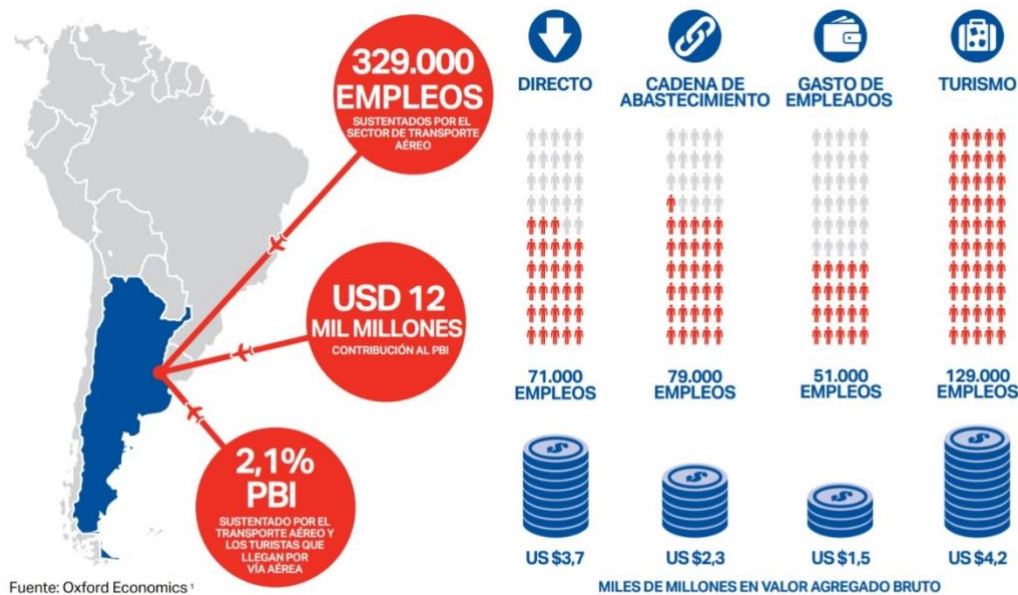
Que, dicha medida no se ve reflejada en otros países, ni en ningún otro rubro, servicio o industria, más allá de lo dispuesto para el referido ASPO. Parece al menos una medida que debería mensurarse con mayor detenimiento, tomando en cuenta las diversas realidades de nuestro país y los distritos afectados por la circulación viral del COVID y un análisis dinámico del avance de la pandemia. Entendemos que deberían tomarse en cuenta las normas de bioseguridad y contemplarse los reparos propios del momento de excepción, pero no por ello dejar de evaluar alternativas que permitan darle previsibilidad a un sector profundamente golpeado ya a partir de las medidas adoptadas en diciembre con la implementación del impuesto PAIS.

Que la implementación en Argentina de las prohibiciones de viajes fue de la más duras del mundo durante la pandemia del coronavirus, siendo una decisión política que atenta no solo contra la sostenibilidad de la aviación privada en el país sino también al sector turístico y la posibilidad de miles de argentinos que se encuentran varados en diferentes rincones del país de volver a sus hogares.

Que la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), que agrupa a 290 empresas de todo el mundo, expresó que la Argentina es el único país de la región que suspendió vuelos hasta septiembre y estimaron que las pérdidas para el sector si se comienza a operar en mayo pueden ser de USD 2.272 millones, pero que, si las restricciones llegan hasta septiembre, esa cifra se incrementará a más de USD 3.000 millones. La prolongación del cierre de su espacio aéreo dejaría a Argentina en una posición absolutamente desfavorable respecto a la conectividad en la región y con el resto del mundo, porque incluso habrá varias aerolíneas que no volverán a volar hacia Argentina por un buen tiempo debido a la caída de la demanda. En este sentido, Peter Cerda vicepresidente regional para las Américas de la IATA, con motivo de la reunión mantenida con autoridades del Gobierno Nacional, les solicitó adelantar la reactivación aérea para el 1° de julio y expresó que “Argentina es uno de los pocos países que aún no ha

anunciado si ayudará a la industria” lo que motivara además la solicitud de ayuda para el sector.

Previo a la Pandemia COVID19 y según el estudio “El Valor de la Aviación en Argentina”, realizado por Oxford Economics, la industria del transporte aéreo generaba 329 mil empleos en Argentina, contribuyendo así con USD 12 mil millones al PBI (2,1% del total); 71 mil empleos se generaban de manera directa en compañías aéreas, operadores aeroportuarios, empresas que operan en aeropuertos (locales comerciales, gastronómicos, etc.), fabricantes de aeronaves y proveedores de servicios de navegación aérea, aportando en conjunto USD 3,7 mil millones al PBI.



América Latina presenta el mayor flujo de pasajeros desde y hacia Argentina, con 16,3 millones transportados en 2018 (83,7% del total), seguido por Norteamérica con 1,6 millones, y Europa (1,3 millones). Entre 2013 y 2018 la oferta de asientos entre Argentina y la región se incrementó un 50%, mientras que las de Norteamérica y Europa lo hicieron un 36% y 23% respectivamente. El reporte de IATA señala que Argentina posee 63 pares de ciudades que la conectan con 6 de los principales países del mundo a través de 40 aerolíneas. La conectividad aérea apoya el turismo y facilita el comercio, también conecta amigos y familias y promueve el intercambio de conocimiento e ideas.

La disposición adoptada va en contra de la reactivación del turismo interno. En todos los rincones del país se esperan la llegada de turistas para julio, agosto, como la concreción de ventas futuras. La venta futura significa un atisbo de alivio para que las empresas del sector puedan financiarse. Es por eso que la prohibición de volar ir alineada con los tiempos del ASPO y sus fases.

Para entender cabalmente el estado casi terminal que atraviesa la actividad turística, es imperioso recordar que este sector llegó a la pandemia herido de muerte a partir de la sanción de la Ley 27.541 denominada de Solidaridad Social y Reactivación Productiva que creó el impuesto para una Argentina inclusiva y solidaria (PAIS), el cual gravó con el 30% las operaciones de adquisición de servicios en el exterior contratados a través de agencias de viajes y turismo –mayoristas y/o minoristas– del país (art. 35 inc. d) y servicios de transporte terrestre, aéreo y por vía acuática, de pasajeros con destino fuera del país.

Tanto la creación del Impuesto País como su instrumentación colocó en una compleja situación a las Agencias de Turismo, particularmente las pymes del sector, más aún tomando en cuenta que se sancionó en plena temporada alta. Esta situación ha llevado a que estas empresas vean paralizada su actividad durante mucho tiempo por la falta de reglas claras a partir de la instrumentación del mencionado impuesto, generando gran incertidumbre, la pérdida de puestos de trabajo en todo el país y el cierre de agencias y pymes del sector.



Por ello, para aminorar algo de la grave crisis que vienen arrastrando las agencias y pymes del sector, no solo con la pandemia, sino como se ha referido con el impuesto PAIS y la escalada cambiaria en el mercado paralelo, entre otros factores; es necesario acompañarlo y reactivarlo, con el dictado de medidas concretas, alivios fiscales y aportes efectivos, atento a que el turismo es uno de los principales sectores generadores de divisas en el país, como se suele declamar “un dinamizador fundamental de la economía”.

Por todo lo expuesto, solicitamos la aprobación del presente Proyecto de Resolución.

Juan Martín
Diputado Nacional

Ximena García
Diputada Nacional

Claudia Najul
Diputada Nacional

Julio Sahad
Diputado Nacional

Gonzalo Del Cerro
Diputado Nacional

Estela Regidor
Diputada Nacional

Dina Rezinovsky
Diputada Nacional

Soledad Carrizo
Diputada Nacional

Lucila Lehmann
Diputada Nacional

Pablo Torello
Diputado Nacional



Hernán Berisso
Diputado Nacional

Carolina Castets
Diputada Nacional

Gustavo Menna
Diputado Nacional

Héctor Stefani
Diputado Nacional

Luis Pastori
Diputado Nacional