



PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

Resuelve:

Interpelar en los términos de los artículos 71 de la Constitución Nacional y el artículo 204 del Reglamento de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, al Ministro de Transporte de la Nación Mario Andrés Meoni a fin de que brinde precisa y detallada información a esta Honorable Cámara de Diputados respecto de lo siguiente:

- 1) Explique a este cuerpo los motivos de la fusión entre las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas.-
- 2) Explique a este cuerpo si la fusión de ambas empresas exigirá del Tesoro Nacional una mayor erogación.-
- 3) Explique a este cuerpo si esta fusión implicará una reducción de personal.-
- 4) Explique a este cuerpo , cómo se financiará la nueva empresa de aerolíneas.-
- 5) Explique a este cuerpo si la nueva aerolínea tiene un plan de sustentabilidad.-
- 6) Explique a este cuerpo en su carácter de Ministro de Transporte , la nueva política aerocomercial.-



- 7) Explique las razones políticas y económicas del rechazo de la propuesta de reducción de costos a la aerolínea Latam que redundó en la decisión por parte de la empresa en la salida de Argentina.-
- 8) Explique a este cuerpo que la falta de decisión y negligencia, por parte del Ministerio de Transporte, en la toma de decisiones de medidas de protección para todas las empresas que explotan la actividad aerocomercial, responden a pedidos del sector político de la Cámpora, en especial del Sr Biro .-
- 9) Explique a este cuerpo, cuáles fueron las gestiones y acciones posteriores, de protección de fuentes de trabajo y conservación de corredores aéreos correspondientes a las Low Cost que desplegó el Ministerio de Transporte; a raíz de la resolución de un funcionario de la (ORSNA), Fernando Muriel, vicepresidente del Organismo Regulador del Sistema Nacional Aeroportuario, que declaró "corredor sanitario seguro", al aeropuerto de Ezeiza.-
- 10) Explique a este cuerpo si el Ministerio de Transporte ha incluido en su política aérea a las empresas Low Cost.-
- 11) Explique a este cuerpo si tuvo contacto con el Ministerio de Trabajo y, en caso afirmativo, informe qué medidas de protección realizó para tratar de resolver el destino de los 1.800 empleados de Latam Argentina y 45 empleados de Charter Flyest.-
- 12) Explique a este cuerpo si el Ministerio de Transporte se encuentra trabajando para resolver el problema de cierre del aeropuerto del Palomar.-



- 13) Explique a este cuerpo si se encuentra en tratativas con el Ministerio de Trabajo para evitar el despido de los empleados que se desempeñan en el aeropuerto de el Palomar.-

- 14) Explique a este cuerpo si el Ministerio de Transporte conoce la resolución de la ORSNA, firmada por Muriel en la cual bonificó las tasas aeroportuarias a las líneas aéreas que se mudaran desde El Palomar hacia Ezeiza.

- 15) Explique a este cuerpo si el Ministerio de Transporte ha prestado conformidad con esa resolución.-

- 16) Explique a este cuerpo que la decisión de cerrar el aeropuerto de el Palomar encarecerá para los usuarios el traslado a Ezeiza.-

- 17) Explique a este cuerpo que el Ministerio de Transporte está de acuerdo con el MONOPOLIO como política AEROCOMERCIAL.-

Alvaro de Lamadrid
Diputado de la Nación



Fundamentos

Sr. Presidente:

La política aerocomercial en la Argentina , ha sido reescrita nuevamente por los gremios, retrocediendo de esta manera varias décadas, desconociendo las reglas de un mundo globalizado y ocasionando graves perjuicios , no solo al país, ya que estas medidas aumentarían los impuestos a través de los subsidios a la empresa monopólica , sino que aún peor , quitando servicios a los usuarios como principales víctimas.-

Esta conclusión se ve reflejada a través de la irrupción de una serie de hechos , que si son analizados en forma conjunta, nos llevarán a la certeza, que el MONOPOLIO buscado y asegurado en el día de hoy ha sido concebido el primer día de la era del gobierno FERNANDEZ - FERNANDEZ DE KIRCHNER.-

Estos hechos comienzan con la salida de Latam del mercado de cabotaje argentino ; si bien es consecuencia de la crisis por el coronavirus, muchos en el sector analizan que esto podría favorecer a Aerolíneas Argentinas. Por un lado, porque para La Cámpora, que tiene en sus manos la línea de bandera, podría cumplir su sueño de volver a tener una Aerolíneas Argentinas monopólica. Latam operaba en Aeroparque y al retirarse de los vuelos domésticos deja a la empresa nacional como



la única que opera desde este aeropuerto.

También anida esta convicción, que el Ministerio de Trabajo no aceptó la reducción de los costos para Latam en el periodo de la pandemia, con la negativa aún peor de impedirle a la empresa ejercer su actividad natural con la venta de pasajes, estas medidas pusieron en jaque las finanzas de la empresa.-

No solo se contentaron con la salida de Latam sino que ahora debían ir tras las empresas Low Cost, que realizaron una actividad de competencia en el mercado, inédito en la Argentina, permitiendo viajar a personas que jamás hubieran soñado subir a un avión.-

Estas empresas dieron batalla, no solo en la estructuración del mercado de venta de pasajes, sino también en su organización de personal. -

Los sindicalistas del mercado aéreo, en especial, Biro, juró venganza contra ellas, ya que esta nueva estructura no se sometió a la dictadura sindical, al negarse a la afiliación compulsiva por parte de estos sindicalistas. -

Los gremios aeronáuticos acusaron de todas maneras que las "low cost" crecían a costa de Aerolíneas: aun cuando ésta sumaba más pasajeros, los gremios acusaban que las "low cost" le restaban porcentaje de mercado. Pero la cuestión de fondo era que las "low cost" habían podido esquivar casi por completo la influencia de estos gremios, apoyadas por el gobierno de Macri. La competencia que proponían no era sólo comercial, sino también política.



El aeropuerto de El Palomar divide en estas horas al oficialismo con una coincidente simetría con lo que ocurre a nivel Gobierno: mientras el cristinismo duro, a través de La Cámpora, mantiene al aeropuerto cerrado y asfixiando a su única inquilina, la "low cost" Flybondi, dirigentes massistas y albertistas como el ministro de Transporte, Mario Meoni, y el intendente de Hurlingham, Juan Zabaleta, piden por su reapertura.

Sin embargo, no es por eso que El Palomar está cerrado, sino gracias a que un funcionario firmó una resolución que estableció que el único aeropuerto que hoy se puede utilizar en el área del AMBA es Ezeiza. ¿La razón? Es el único "corredor sanitario seguro", según dice la resolución que firmó Fernando Muriel, vicepresidente del Organismo Regulador del Sistema Nacional Aeroportuario (ORSNA). Muriel, además, es dirigente de la agrupación La Cámpora.

La Cámpora tiene a su vez las riendas de Aerolíneas Argentinas, la línea aérea estatal a la cual las "low cost" le presentaron competencia desde que comenzaron a volar en febrero de 2018. El presidente de Aerolíneas es Pablo Ceriani, quien políticamente responde a Mariano Recalde, senador nacional y uno de los dirigentes fundadores de La Cámpora.

Superado esa barrera, y pese a que tanto el ministro de Transporte como la titular de la ANAC, habían adelantado que El Palomar iba a estar operable, apareció intempestivamente el ORSNA – cuya dependencia de Aerolíneas y La Cámpora es total, – para decretar que la única terminal aérea en condiciones de operar en el área metropolitana de Buenos Aires (AMBA) es Ezeiza. Un comunicado de Flybondi es más que elocuente: “El Palomar o nada”.



La ex Norwegian Argentina se fue del país en diciembre de 2019: días antes de la asunción de los Fernández, vendió sus activos a JetSmart.

JetSmart se movió rápido: el mismo fin de semana en el cual el ORSNA bloqueó al aeropuerto de El Palomar, resolvió mudar sus aviones y operaciones a Ezeiza para volver a hacer vuelos regulares de cabotaje. El jueves reinició sus actividades, con un primer vuelo a Neuquén. ¿Hubo una negociación con La Cámpora? Lo que hubo fue un hecho concreto: otra resolución del ORSNA, firmada por el mismo funcionario (Muriel) que bonifico las tasas aeroportuarias a las líneas aéreas que se mudaran desde El Palomar hacia Ezeiza.

Flybondi, en cambio, no se movió de El Palomar y optó por dar batalla judicial .- Finalmente, el presidente de Aerolíneas Argentinas Pablo Ceriani, recibo por parte de Paola Tamburelli, titular de la ANAC, el certificado de explotación que formaliza la fusión entre ambas compañías que comenzaran en lo inmediato a operar sus vuelos bajo el mismo código.

De esta manera, Aerolíneas Argentinas y Austral completan el proceso iniciado en mayo, hoy conforman un monopolio aéreo , con consecuencias ya conocidas para los usuarios, estos no podran elegir mejores precios en pasajes , solo los ofrecidos por la nueva empresa.-

La pandemia pegó duro en la industria mundial de la aviación, sin embargo, el caso de Argentina es particular, porque es de los pocos países sin vuelos. Decidieron cerrar los cielos y no hay vuelos. Las compañías pueden volar e incluso los pilotos lo



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2020 - Año del General Manuel Belgrano"

tienen que hacer porque se vencen y deben cumplir un mínimo de horarios. Es todo una cadena de malas decisiones.-

En Argentina se aplica el razonamiento sindical : que la política área tiene que ser por una empresa nacional: tenemos una compañía subsidiada con fondos del Estado. Entonces cuando llegan otras, como LATAM, Flybondi o JetSmart, son buenas noticias para los contribuyentes, no para los dirigentes que administran el monopolio.-

Este pensamiento es un gran error, ya que las decisiones son tomadas con un sesgo , que retrasa décadas en perjuicio de los argentinos.

Esta experiencia fracasó y nuevamente la dirigencia ensaya en estos errores.-

Por ello convoco a mis paren se unan a esta petición. -

Alvaro de Lamadrid
Diputado de la Nación