



PROYECTO DE DECLARACIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

Declara:

Expresar el más sincero, REPUDIO a la DECISION DE CONTINUAR CON EL CIERRE DEL AEROPUERTO DEL PALOMAR.

El proyecto solicita LA APERTURA INMEDIATA, como POLITICA AEROCOMERCIAL, EN BENEFICIO DE LOS CIUDADANOS ARGENTINOS, ATENTO A LAS VIRTUDES QUE DEMOSTRARON LAS LINEAS LOW COST EN LOS ULTIMOS AÑOS.

Álvaro de Lamadrid
Diputado de la Nación



Fundamentos

Sr. Presidente:

El virtual cierre para vuelos comerciales del aeropuerto de El Palomar, se transformó en otro motivo de disidencias internas en el seno del gobierno de Alberto Fernández.

Luego de las duras declaraciones del ex presidente, en las que a través de las redes sociales acusó al Gobierno de urdir un "plan activo y deliberado para entorpecer, clausurar, estropear o eliminar cualquier política implementada" por su gestión, distintos actores del Gobierno centraron la decisión de cerrar el aeropuerto en representantes de La Cámpora en el organismo regulador del sistema nacional de aeropuertos (Orsna), y los responsabilizaron por el despido de decenas de empleados de empresas que tenían a El Palomar como base de operaciones aéreas, en especial con puntos del Interior del país.

"La decisión del virtual cierre es del ORSNA, que es un ente de manejo autárquico", fue ordenado por Fernando Muriel, vicepresidente de ese organismo e integrante de La Cámpora, es quien estaría detrás de la decisión, resistida -al menos en su velocidad de implementación- cerca del ministro Mario Meoni y de otros miembros del gabinete nacional.



De manera pública, el Gobierno salió a respaldar la decisión. "Hay una gran crisis aerocomercial en el mundo, la actividad aerocomercial en el mundo estuvo suspendida", afirmó el jefe de gabinete Santiago Cafiero en declaraciones radiales.

Y detalló que "hubo un acuerdo entre las dos empresas para operar desde Ezeiza.

El aeropuerto no está cerrado, está sin operación, sostuvo Cafiero.

Las Low Cost expresaron que le dieron la concesión de El Palomar al grupo Eurnekian, rechazando la oferta de Flybondi para explotar el aeropuerto.

De todos modos, el Gobierno enfatizó que la decisión se tomó de común acuerdo con las Low Cost. ¿Qué significa eso? Que les prometieron cumplir su sueño: volar desde el Aeroparque porteño, en el corazón de Buenos Aires, a diez minutos del Obelisco, pero conservando las mismas tasas que en El Palomar.

Dado que Aeroparque fue re-regionalizado por la administración de Alberto Fernández, esta opción es clave para la estrategia regional de ambas.

Hoy Aeroparque está cerrado por obras de mejora y ampliación, pero su apertura está prevista para el 24 de Febrero, si es que no se retrasan las obras



por el desabastecimiento de cemento en el país.

Pese a todo esto, y como se señalaba, el “cierre” de El Palomar cayó en la “grieta”, y el expresidente Macri escribió una carta pública lamentando el punto final para la terminal que fuera uno de los ejes de su plan aerocomercial autodenominado “La Revolución de los Aviones”.

Gustavo Santos, hoy presidente de la Fundación Pensar Córdoba, consideró que la medida significa “un retroceso”, ya que en los cuatro años de su gestión volaron por el país 16 millones de pasajeros en cabotaje, 6 millones más que en 2015 (cuando habían volado 10 millones de pasajeros). Además, aseveró que más de medio millón de argentinos volaron por primera vez en ese lapso.

Hay en marcha un plan activo y deliberado para entorpecer, clausurar, estropear o eliminar cualquier política implementada por nuestro Gobierno, aún aquellas que de manera objetiva e incontestable fueron beneficiosas para todos los argentinos.

La apertura de Aeroparque marcara un antes y después en la palabra del Presidente de la Nación en cuanto a la promesa dada a las empresas Low Cost.

El cierre del aeropuerto de El Palomar para las aerolíneas Low Cost resiste al menos en los papeles.



La Agrupación Amigos del Aeropuerto para evitar el cierre definitivo de la tercera terminal aérea de la zona metropolitana llegó al Congreso de la Nación, presentando un listado de firmas para evitar el cierre definitivo.

Lo cierto es que desde octubre del año pasado, primero se movilizaron los trabajadores de Flybondi y JetSmart, las dos aerolíneas low cost que operaron en El Palomar, pero después marcharon vecinos y comerciantes.

No olvidemos que otra víctima del monopolio de Aerolíneas Argentinas fue Latam, esperemos que las Low Cost resistan el falso dilema de esta política mezquina, teniendo en cuenta que el monopolio siempre fue una realidad.

QUE HAY DETRÁS DEL CIERRE DEL PALOMAR

La actividad aerocomercial fue una de las más exitosas del gobierno de Mauricio Macri.

Millones de personas experimentaron qué es volar en avión, fue un excelente servicio no solo para personas que jamás subieron a un avión, sino que también como política pública, ya que lo más usual en otras partes del mundo es que, por ejemplo, una persona vuele de Miami a New York en avión y que luego se traslade en ómnibus dentro de la periferia.

Aquí en Argentina es al revés, los traslados en ómnibus son la regla y el avión



para pocas personas, pensando en el costo del ticket.

Entonces, ¿cuáles son las razones del cierre del Palomar?

Si las razones fueron económicas, es decir para no solventar estructuras, que por la pandemia se cerraron, el monopolio de Aerolíneas Argentinas cuesta, por día, un millón de dólares mantenerla abierta y operativa.

Si el motivo fue por los ruidos molestos que ocasionaron, como recordamos los amparos presentados contra el aeropuerto del Palomar y que la jueza Martina Forns aceptó en su momento, recordemos que anteriormente era un aeropuerto militar, donde operaban aeronaves de envergadura y que actualmente funcionaron para repatriar en el periodo de pandemia.

Entonces, los verdaderos motivos son la mezquindad política que subyace en el cierre y para mantener el monopolio de AEROLINEAS ARGENTINAS, comandado por La Cábora, más precisamente Mariano Recalde, que sigue manejando esta Aerolínea.

Lamentablemente , la política aerocomercial ha sido cooptada, ideologizando un servicio que fue exitoso muchos años y como CAJA, ya que Aerolíneas Argentinas recibe millones que no sabemos cual es, en definitiva, su destino final.



Meoni , el Secretario de Transporte, es un ñoqui del sistema, como también lo fue Randazzo en su momento.

El cierre involucra una cuota de perjuicio fenomenal, ya que se encuentran involucrados empleados, así también todo un circuito virtuoso alrededor del aeropuerto que es tan necesario para la reactivación económica de la cual se ufanan en practicar.

En definitiva, los usuarios argentinos, en especial la clase media, quien en definitiva se moviliza con más frecuencia, son quienes sufren el cierre del aeropuerto, ya que por su cercanía a los centros urbanos y los medios de transportes públicos ofrecidos hacen de este aeropuerto tan popular y aceptado.

En un año las Low Cost se posicionaron como el quinto aeropuerto del país, luego de Ezeiza , Aeroparque , Córdoba y Bariloche.

Los Argentinos necesitan funcionarios que imaginen y proyecten una política aerocomercial a la altura de las necesidades actuales y futuras, ya que éstas son las herramientas que permitirán la integración de nuestro país con el mundo.

Álvaro de Lamadrid



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2020 - Año del General Manuel Belgrano"

Diputado de la Nación