

# Proyecto de Resolución

La Cámara de Diputados de la Nación ...

## RESUELVE

SOLICITAR al Poder Ejecutivo Nacional que informe a través de los ministerios de Transporte y de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, las causas objetivas, fehacientes y certeras por las cuales se quiere disponer el cierre del Aeropuerto Internacional "El Palomar" (EPA), acarreado ello la pérdida de miles de puestos de trabajo y provocando una ruptura en las políticas de transporte y generación de empleo.

El mencionado informe deberá además pronunciarse sobre:

1. El pedido de Aeropuertos Argentina 2000 (AA2000) realizado al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), por el cual solicita el cierre del Aeropuerto Internacional "El Palomar" (EPA), ¿fue consensuado con el Ministerio de Transporte de la Nación?
2. Ante el interés directo que poseen FB líneas aéreas S.A. (FlyBondi) y JetSmart Airlines S.A., ¿Por qué motivos no se les corrió traslado del pedido realizado por AA2000?
3. ¿El cierre de un aeropuerto es la medida justa y necesaria ante el pedido de un concesionario?
4. ¿Por qué ante los indiscutibles datos y estadísticas sobre la relevancia del sistema de vuelos "low cost, se buscar dictar medidas tendientes a desalentar la inversión privada generando miles de desempleados y llevando al sector público a sostener un constante déficit con la línea aérea de bandera, ante las necesidades en salud, educación y seguridad existentes en todo el país?
5. ¿Por qué se busca monopolizar el sector aerocomercial que implica mayores gastos, problemas sindicales y constantes reclamos en los cuales los pasajeros siempre resulta perjudicado?
6. ¿Cuáles son las estadísticas, ahorros y datos objetivos para querer centralizar todo en la línea aérea de bandera?
7. Un país crece con inversión privada y seguridad jurídica. ¿Creen que la competencia comercial no es el camino indicado para una política de transporte aeroportuaria?
8. El país posee un extenso territorio con diferentes realidades económicas de sus habitantes. ¿Ofrecer diversas alternativas para movilizarse vía área no es la forma indicada para explotar dicha actividad comercial?
9. Ante los millones de pasajeros transportados por las líneas aéreas "low cost" que incluso muchos de ellos lo hicieron por primera vez. ¿Se ha pensado si hubiesen tenido dicha oportunidad sin la existencia de estas empresas aéreas?
10. ¿Cuáles es el pensamiento del sector del turismo ante un posible cierre del EPA? ¿Se ha consultado al Ministerio de Turismo y Deportes la visión ante la posible reducción de alternativas de vuelos?
11. Ante un posible avasallamiento de los derechos a trabajar, asociarse lícitamente y ejercer el comercio, entre otras. ¿Qué postura posee el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social?

- 12.** Antes de discutir el cierre del EPA argumentando que tres aeropuertos en la zona son muchos. ¿Se evaluó dividir las rutas aéreas para buscar el equilibrio económico de todas las empresas existentes en el país?
- 13.** ¿Cuál es el estado de solicitud de la personería de grado uno que tramita bajo el expediente: EX-2019-95632273-Administración Pública Nacional-DGDMT#MPYT. (Año 2019, nro. 95632273, DGDMT#MPYT), por parte de los trabajadores de JetSmart Airlines S.A.?
- 14.** ¿Se han establecido fehacientemente los protocolos para la vuelta a las operaciones aéreas? De ser así, ¿Cuándo se retomarán los vuelos?
- 15.** ¿Qué posición se tiene respecto de la limitación para operar de noche desde el EPA, impuesta por decisión judicial? ¿La autoridad de aplicación planea iniciar ante la justicia las acciones pertinentes para obtener la operatividad plena (24hs) del EPA?
- 16.** ¿Cuándo se dispondrán las medidas pertinentes para la operación de Jetsmart Airlines S.A. en el Aeroparque Internacional Jorge Newbery por medio -de los al menos tres- amarres que corresponden al traspaso de Norwegian Air Shuttle ASA y que fueron aprobados el pasado año por la ANAC?

Alberto Asseff  
Diputado Nacional

Cofirmantes. Diputados: Gerardo Cipolini, Gustavo Menna y Alfredo Schiavoni.

## FUNDAMENTOS

Sr. Presidente,

El Aeropuerto Internacional El Palomar (código IATA: EPA) fue inaugurado el 20 de julio de 1910 como escuela de aviación, y se encuentra ubicado en la zona Oeste del Gran Buenos Aires a aproximadamente 18 kilómetros de Capital Federal. En la actualidad es un aeródromo de uso militar y comercial.

En febrero del 2018 se convirtió en el primer aeropuerto low cost de Argentina y Latinoamérica, ya que se consolidó como el principal hub de operaciones de la primera aerolínea low cost argentina, Flybondi.

En la actualidad es el tercer aeropuerto del AMBA (Área metropolitana de Buenos Aires), después de Ezeiza y Aeroparque. A su vez, es el primer aeropuerto en vuelos de cabotaje dentro del territorio bonaerense, porque superó a Ezeiza en cantidad de vuelos domésticos y a Aeroparque en el segmento de vuelos regionales a países limítrofes.

En 2 años logró convertirse en el sexto aeropuerto más importante de toda la Argentina en cantidad de pasajeros transportados, durante 2019.

El Palomar es el aeropuerto con mayor crecimiento entre 2020 vs 2019. El crecimiento fue del 55,8%. La cantidad de pasajeros transportados desde y hacia EPA (full) fue de: 2.895.000. En 2018: 728.000, año 2019: 1.760.000 y en el año 2020 (ene-mar): 407.000 personas.

A modo de ejemplo, se toma el caso de FB líneas aéreas S.A. (FlyBondi) para colocar en contexto la situación que aquí se está ventilando. Flybondi comenzó a operar en el Aeropuerto El Palomar el 9 de febrero de 2018. En marzo EPA fue el cuarto aeropuerto con más pasajeros de cabotaje (1° Aeroparque, 2° Córdoba, 3° Bariloche), y el sexto con pasajeros totales. Actualmente, Flybondi posee 315 empleados en EPA y opera a 16 destinos: Nacionales: Córdoba, Corrientes, Jujuy, Mendoza, Neuquén, Posadas, Puerto Iguazú, Salta, San Carlos de Bariloche, Santiago del Estero, Trelew y Tucumán. Internacionales: Asunción, Río de Janeiro, San Pablo y Porto Alegre Internacionales - estacionales: Punta del Este, Florianópolis

Al contexto traído a colación, se suma JetSmart con más de 180 empleados y operando vuelos con similares características. Asimismo, es importante destacar que la operatividad del EPA genera progreso, movimiento, y desarrollo en la zona. El 80% de los empleados viven en localidades aledañas al Aeropuerto Internacional El Palomar, como Morón, Hurlingham y Tres de Febrero. Desde su llegada, generó más de 5.000 empleos indirectos Potencia proveedores y emprendedores de la zona de distintos rubros como transporte, flete, librería, seguridad perimetral e informática, productos de mecánica pesada y automotriz, entre otros. Utiliza proveedores de la zona: Mecánicos, transporte, fletes, librería, seguridad perimetral e informática, entre otros. También es importante destacar el crecimiento del hotelería, desde la llegada de Flybondi, dos grandes cadenas hoteleras decidieron construir alojamientos cerca de EPA.

Es de suma relevancia recalcar el sentido de pertenencia y respeto que las empresas poseen por la zona de El Palomar. Por ejemplo, es condición que los empleados vivan en la zona del aeropuerto y/o hasta 10 km a la redonda. Es un requisito que tienen que cumplir para comenzar el proceso de entrevistas.

Actualmente el AEROPUERTO INTERNACIONAL EL PALOMAR, se encuentra ante un conflicto insólito e inadmisibles que motiva este pedido de informes. El Gobierno Nacional a través de diferentes acciones políticas y judiciales busca cerrar el aeropuerto con argumentos insostenibles e ilógicos.

Desde ya que esto ha generado la protesta de trabajadores y vecinos que se oponen al cierre que llevaría a perder miles de puestos de trabajo, como así también a una reducción bien marcada de la política aerocomercial y conectividad del país.

El golpe esencial de este potencial cierre es para las personas y su derecho a volar. Porque el principal logro que generaron las low cost es la democratización del avión como medio de transporte. El acceso a viajar en avión de miles de personas que pueden hacerlo porque existen las tarifas de bajo costo es tangible: sólo en Flybondi ya viajaron más de 580.000 personas que nunca habían volado.

El posible cierre de EPA implicará un golpe al corazón de las low cost. También implicaría perder más de 1.000 empleos directos y miles de indirectos que el aeropuerto genera en las zonas de Morón, Hurlingham y 3 de Febrero. Y, además, producto del posible cierre o reducción de rutas en las provincias, también implicaría la pérdida de empleo directo e indirecto en las escalas en donde se afecten las frecuencias o las rutas.

Así también sería una grave reducción de la conectividad para el país y de un servicio que hoy le da la posibilidad a miles de personas que no podrían volar en aerolíneas tradicionales, por ende, terminaría impactando en el turismo y en las economías regionales de cada provincia. Si todo esto ocurriese en el marco de una economía que quedará muy golpeada luego de la cuarentena y que deberá reactivar nuevamente todos sus circuitos productivos para poder levantarse. Justamente en este punto, las aerolíneas low cost pueden hacer un gran diferencial para el país.

Todas las grandes ciudades del mundo con un claro panorama de progreso y crecimiento presentan una estructura aeroportuaria adecuada, consolidada y preparada. Es lamentable que se esté pensando que el AMBA y la Argentina en si no necesiten de un armado idóneo para fomentar el transporte aéreo.

Alberto Asseff  
Diputado Nacional

Cofirmantes. Diputados: Gerardo Cipolini, Gustavo Menna y Alfredo Schiavoni.