

Proyecto de Resolución

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación...

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional, a través de la persona del Señor Jefe de Gabinete de Ministros, del titular del Ministerio del Interior de la Nación, y de la titular del Ministerio de Salud de la Nación, procedan a informar circunstanciadamente y con la debida documentación respaldatoria, los fundamentos técnicos, científicos y legales en los que se ha sustentado la Decisión Administrativa 683/2021, vigente a partir del 10 de julio de 2021, y específicamente sobre los siguientes puntos:

- Razones por las cuales se ha dispuesto la prórroga de lo dispuesto por el artículo 1° de la Decisión Administrativa N° 2252/20, es decir del cierre de fronteras, hasta el 6 de agosto de 2021 inclusive.
- Motivos por los que se habilita a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) que actúa en el ámbito del Ministerio de Transporte de la Nación, a disponer y/o mantener la suspensión de las autorizaciones y permisos que se hubieran dispuesto relativas a las operaciones de transporte aéreo de pasajeros y pasajeras en vuelos directos que tengan como origen o destino el REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE y países del continente africano y como origen la REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, la REPÚBLICA DE CHILE y la REPÚBLICA DE LA INDIA, respecto al ingreso de personas.
- Cuáles son los criterios y fundamentos que se han tenido en cuenta para establecer los cupos semanales en vuelos de pasajeros para el reingreso al territorio nacional de los argentinos, las argentinas y residentes que se encuentren en el exterior, conforme al detalle expresado en la referida Decisión Administrativa de CINCO MIL DOSCIENTAS (5200) plazas, para la semana del 10/7/2021 al 16/7/2021, inclusive (742 cupos diarios); de SEIS MIL TRESCIENTAS (6300) plazas, para la semana del 17/7/2021 al 23/7/2021, inclusive (900 cupos diarios); y de SIETE MIL (7000) plazas, para las semanas del 24/7/2021 al 30/7/2021 y del 31/7/2021 al 6/8/2021, inclusive (1000 cupos diarios), respectivamente; advirtiéndose que en todos los casos se redujo considerablemente el régimen de 2000 cupos que estaba autorizado.

- Expliquen circunstanciadamente bajo qué criterios podrá la ANAC ampliar o reducir la nómina de países; establecer otras excepciones; y/o ampliar, disminuir o eliminar los citados cupos, previa intervención de la autoridad sanitaria nacional;.
- Bajo qué premisas se ha habilitado al Ministerio de Salud de la Nación a determinar los puntos de entrada al país, trayectos y lugares que reúnan las mejores capacidades básicas para responder a la emergencia sanitaria declarada internacionalmente de COVID-19.
- Cuáles son las "situaciones de excepción" determinadas por el Poder Ejecutivo Nacional para que la Dirección Nacional de Migraciones, organismo descentralizado actuante en la órbita de la Secretaría del Interior del Ministerio del Interior, pueda autorizar el ingreso de personas al territorio nacional por medio de otros pasos fronterizos, dando la correspondiente intervención a la autoridad sanitaria y al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. Asimismo, se solicita tenga a bien explicitar los fundamentos que habilitan a esa Dirección Nacional de Migraciones, a fijar una frecuencia para el transporte fluvial internacional de pasajeros de hasta DOS (2) buques semanales pudiendo corresponder a distintos operadores; debiendo respetar un aforo del CINCUENTA POR CIENTO (50%).
- Especifiquen cuáles son las medidas concretas implementadas y/o a implementarse, a efectos de compensar las pérdidas y paliar los efectos sufridos por el Sector Turístico como consecuencia de la implementación de las sucesivas Decisiones Administrativas dispuestas hasta la fecha.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El Sector Turístico afronta en la actualidad un panorama en exceso agobiante, que lo hace luchar por sobrevivir, con pérdidas inconmensurables, ante las restricciones de viajes y las cuarentenas, que si bien protegen el recurso más preciado que es la salud y vida de las personas, significan una amenaza a la recuperación de la economía mundial y por consiguiente de nuestro país.

Como es de público conocimiento, el primer mandatario ha decidido prorrogar las restricciones ya impuestas, hasta el 6 de agosto inclusive, con diferencias casi imperceptibles con relación a la última Decisión Administrativa (643/20211) que establecía un control mucho mayor sobre las fronteras aéreas, estableciendo cupos hasta el 9 de julio pasado. Conforme a los fundamentos expresados en esta nueva Decisión 683/2021, ello se debe a que la autoridad sanitaria nacional manifiesta que se desconoce la efectividad de las vacunas ante la variante Delta, por lo que entiende necesaria la prórroga y ampliación de las medidas preventivas adoptadas a través de la Decisión Administrativa N° 2252/20 y sus normas complementarias, en resguardo de la salud pública.

Las compañías aéreas como industria han hecho enormes esfuerzos para garantizar una conectividad segura del país, viéndose obligadas a reducir y modificar sus horarios para poder lograr un mejor equilibrio entre costos y rentabilidad, a pesar de las drásticas restricciones operativas que ya existen.

Esta seguidilla de medidas ha motivado que cientos de pasajeros argentinos puedan quedar varados en distintos países sin posibilidad de regresar, situación ésta a la que debe agregarse, que muchos vuelos internacionales ya hayan tenido que comenzar a ser cancelados o reprogramados; esperándose que la ANAC diera algunas precisiones sobre dichas reprogramaciones en la tan postergada reunión entre funcionarios del gobierno argentino y representantes de la IATA, que finalmente resultó absolutamente fallida.

De acuerdo a datos obtenidos por Aviacionline a través de Cirium, en base a las programaciones de las compañías aéreas en julio, Argentina es el país más retrasado en el proceso de recuperación de vuelos internacionales. En virtud de ello, las compañías aéreas, han expresado que no pueden aplicar las Decisiones Administrativas suscritas por el Señor Jefe de Gabinete, dado que como mínimo, deberían informar de manera más certera la forma en la que han establecido los cupos diarios que parecen responder a un **criterio absolutamente discrecional**; solicitando

imperiosamente que dicha asignación se haga de manera transparente, equitativa y no discriminatoria. Es que al tomar estas decisiones unilaterales y de corto plazo, el gobierno corre el riesgo de aislar aún más al país.

Estas nuevas medidas del gobierno de reducir la cuota de ingresos aéreos afectaron ya fuertemente a las compañías áreas, violando inclusive derechos adquiridos por los usuarios, operando una suerte de efecto retroactivo de las mismas, dado que a la fecha varias compañías aéreas han recibido cancelaciones de los vuelos que estaban aprobados hasta fin de mes, incluso algunas fueron informadas en el mismo día del vuelo, lo cual deja a muchos pasajeros con la inesperada sorpresa de no poder regresar.

La ocupación de asientos (o load factor) es nada más que uno de los indicadores de medición de una operación aérea comercial, y solamente esta ratio no garantiza la rentabilidad o sostenibilidad de una ruta. Una ruta aérea regular está compuesta por costos directos, que tienen que ver con la prestación del servicio como ser el leasing o amortización del valor de la aeronave, el combustible, las tasas aeroportuarias, costos de sobrevuelo y seguridad, asistencias en tierra, los salarios de los colaboradores incluyendo los pernoctes de las tripulaciones y sus entrenamientos, el servicio de catering ofrecido a bordo, entre otros. Por otro lado, los indirectos aplican a costos administrativos, financieros y comerciales como comisiones a las agencias de viajes por venta de pasajes (en el caso de Paraguay), existencia de sindicatos, tercerizaciones varias, etc.

Muchas veces vemos que los aviones normalmente salen con asientos casi a plena capacidad, pero con el paso del tiempo, nos sorprendemos al enterarnos de que la ruta es suspendida. ¿Cómo es posible que esto suceda si se supone que la operación es viable?. Existen mercados muy pequeños y muy sensibles al precio, como por ejemplo el paraguay, donde en ocasiones, considerando la competencia, hay que comercializar los boletos a bajo costo para llenar la aeronave. Entonces, dependiendo de la estructura de una compañía aérea (legacy, híbrida o low cost), ubicar a muchos pasajeros en un avión a precios por el suelo, significa que se podría estar perdiendo dinero.

El problema puntual que se plantea a las Aerolíneas con estas medidas es que en las condiciones por ellas dispuestas, no compensa volarlas al punto de que se volverían antieconómicas. La elección del avión correcto para una determinada ruta es fundamental. Los de última generación, por citar, tipo Boeing 737 MAX o Airbus A320neo, son productos de última tecnología que abaratan enormemente los costos operativos, por consumir menos combustible y requerir poco mantenimiento y con intervalos más largos, pero así también, son lujos que no cualquier compañía puede darse. Los aviones más antiguos requieren mayores cuidados y cuesta más ponerlos en el aire, pero en contrapartida, se pueden conseguir a menores costos de arrendamiento o compra, permitiendo la exploración de nuevas rutas.

Pero no solo las compañías aéreas están preocupadas; también lo están las agencias de viajes, que han intermediado en la contratación de estos viajes que ahora podrían quedar inconclusos, tal como ocurrió en los momentos de cierres de fronteras más estrictos, en 2020. Las medidas anunciadas siguen afectando el desempeño del Sector y en especial, a las agencias de viajes que cumplen un rol clave en la comercialización del turismo. La incertidumbre generada abre incógnitas de cara a la temporada invernal que ya se vive en algunas provincias del país, poniendo en jaque - hasta el 6 de agosto- la planificación de las vacaciones de invierno, cortando las expectativas y con ello afectando una vez más al tan bastardeado Sector Turístico.

En ese sentido, las cifras oficiales muestran una caída del 77% en la cantidad de arribos y partidas, por lo que este nuevo cierre pone al sector en una situación todavía más crítica, que se traduce en volver a cero la incipiente recuperación de la actividad y reducir aún más la conectividad de Argentina con el mundo. Para nuestro país, medidas de estas características, además de impactar fulminantemente en la actividad económica del sector viajes, podrían desencadenar también importantes consecuencias de pérdida de rutas y líneas aéreas, como ya está ocurriendo, dado que *"empresas como Latam Argentina, Qatar Airways y Air New Zealand se fueron del país; y otras como Emirates, Ethiopian Airlines, Alitalia, Gol, Azul Linhas Aéreas Brasileiras y Air Canada, entre otras, cancelaron o suspendieron indefinidamente sus operaciones"*.

La instrumentación de las Decisiones Administrativas dictadas está a cargo de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), dependiente del Ministerio de Transporte, que debe coordinar la reducción con las Aerolíneas, sugiriendo desde ese Organismo que las compañías dispusieran de aviones con menor capacidad, lo que en las empresas consideran inviable, por tratarse de vuelos internacionales, en muchos casos intercontinentales y de largo recorrido. Estos nuevos límites, que prácticamente pueden completarse con dos vuelos diarios, harían inviable para las empresas mantener un número de servicios adecuado o mantenerlos con tasas de ocupación bajísimas y económicamente ruinosas.

No hace falta retrotraernos mucho en el tiempo, para ver la fuerte contracción vivida en el último tiempo en el Sector. En diciembre de 2016, una audiencia pública en La Boca generó inmensa expectativa. Fuera del Teatro de la Ribera, los sindicatos protestaban y dentro del edificio se iniciaba un proceso por el que cinco compañías pedían iniciar operaciones aerocomerciales regulares. Entre ellas se encontraba la primera low cost del país, Flybondi, que prometía revolucionar el mercado. Poco después otras empresas se sumaron a lo que el gobierno de Mauricio Macri llamó la "revolución de los aviones". El resultado de esta apertura del mercado se reflejó rápidamente en los números.

En 2015 en la Argentina habían viajado 10,5 millones de pasajeros en vuelos de cabotaje. Para 2019, y con dos fuertes devaluaciones en el medio, la cifra había ascendido a 16,5 millones, un crecimiento del 57 por ciento. El mercado crecía, las compañías sumaban nuevas rutas sin pasar por Buenos Aires y miles de personas se subían por primera vez a un avión. Pero en marzo del año pasado llegó la pandemia y lo que se había logrado en poco tiempo no solo se detuvo, sino que lastimosamente retrocedió.

Especialistas en el sector han afirmado que el mercado de cabotaje viene experimentando un retroceso que se puede atribuir en parte a la pandemia, pero también a la política aerocomercial que decidió asumir este gobierno y que, si bien 2020 fue un *annus horribilis* en todo el mundo, en la Argentina fue, incluso, peor. En marzo se suspendieron los vuelos, en junio Latam, el segundo jugador del mercado, anunciaba el cese de actividades. Si bien la pandemia influyó en la decisión, lo cierto es que la compañía venía golpeada por las sucesivas devaluaciones y la gran conflictividad de los gremios locales. A Latam le siguió Flyest y para noviembre de 2019 ya se había retirado del mercado de cabotaje Norwegian Air Argentina. Sus operaciones fueron compradas por Jetsmart. Con la transacción, la compañía de capitales estadounidenses se aseguraba sumar el Aeroparque porteño a las operaciones que, hasta el momento, realizaban desde el aeropuerto de El Palomar, aeroestación bonaerense, que en poco tiempo, se convirtió en la tercera del país por su movimiento aéreo, apenas por detrás de Ezeiza y Aeroparque. Sin embargo, desde las acciones de amparo para frenar sus operaciones, hasta el recelo de los gremios aeronáuticos y la poca convicción del concesionario Aeropuertos Argentina 2000, la vida de la terminal fue breve. El 15 de diciembre pasado El Palomar fue cerrado para operaciones comerciales; y con Aeroparque cerrado por reformas, durante un tiempo, todas las operaciones se concentraron en Ezeiza, que además, es la única terminal habilitada para operar vuelos que lleguen del exterior, a raíz de la emergencia sanitaria.

Toda esta situación repercute fuertemente en los aeropuertos internacionales situados en las provincias, los que en los últimos años habían empezado a recibir una mayor cantidad de viajes internacionales, ya que hasta marzo del año pasado tenían autonomía y podían solventar los gastos de mantenimiento, pero ahora han vuelto a depender de aportes provinciales. Hoy sólo se operan vuelos a Buenos Aires. De esta manera la política aerocomercial no está al servicio de mejorar la conectividad o el acceso al transporte aéreo, **sino de proteger a la línea aérea de bandera**, mientras que las compañías internacionales deben soportar los costos sin tener ayuda alguna del gobierno.

Si todo este análisis pormenorizado sobre la situación actual de la industria aerocomercial y turística no resulta suficiente para justificar el presente proyecto, hay que destacar que entre los considerandos de las Decisiones Administrativas suscritas por el Jefe de Gabinete, se puede leer que la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha reconocido CUATRO (4) Variantes de Preocupación (VOC) del SARS-CoV-2 y la DELTA -originalmente detectada en la República de la India- sería la de mayor transmisibilidad y, potencialmente, la de más gravedad, sin que a la fecha se pueda saber la eficacia de las vacunas contra la misma. Sin embargo, con fecha del 22 de junio de 2021, el OSINSA (Observatorio Sindical de la Salud Argentina) publicó un artículo por medio del cual Gamaleya advierte que la Sputnik V es la vacuna más efectiva contra la variante Delta, por lo que no se entiende el supuesto desconocimiento de la efectividad de la vacuna cuya fabricación nacional fue anunciada con tanta efervescencia por el propio Gobierno a principios de junio y mucho menos su utilización como argumento para dejar desprotegidos a miles de conciudadanos que se encuentran en el extranjero por diversos motivos. Asimismo, consecuentemente con lo antedicho, la OMS ha advertido la posibilidad cada vez más palpable, que todas las vacunas que se están desarrollando contra el Covid-19 tengan efectividad contra las cuatro variables reconocidas hasta el momento.

Con esto último de resalto y habiéndose destacado en detalle la crisis del sector aerocomercial y turístico se hace en extremo necesario y con carácter de urgencia un informe pormenorizado sustentado en la documentación científica y técnica que haya sido utilizada como fundamento para tan arbitrarias decisiones, por lo que solicito a mis colegas diputados acompañen el presente Proyecto de Resolución.

Alfredo Cornejo – Virginia Cornejo – Gustavo Menna