



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2021–Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”.

### **Proyecto de Resolución**

La Cámara de Diputados de la Nación Argentina

#### **Resuelve:**

Solicitar al Poder Ejecutivo de la Nación, que en ejercicio de las atribuciones establecidas en los incisos 1 y 2 del art. 99 de la Constitución Nacional, disponga la derogación inmediata del Decreto 879/2021 dictado por el Poder Ejecutivo Nacional, publicado en el Boletín Oficial de la Nación en fecha 23 de diciembre de 2021, mediante el cual se ordenó, entre otras cosas, el establecimiento por parte del Ministerio de Transporte de la Nación, de un sistema de bandas tarifarias de los servicios de transporte interno aerocomercial.

Asimismo, solicitar igualmente al PEN la implementación de medidas que permitan fomentar la reanudación puesta en servicios de todas y cada una de las rutas y frecuencias aéreas, tanto de cabotaje como internacionales, que existían antes del inicio de la pandemia por COVID19.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2021–Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”.

### **FUNDAMENTOS:**

#### **Señor Presidente:**

Visto el Decreto 879/2021 dictado por el Poder Ejecutivo Nacional, publicado en el Boletín Oficial de la Nación en fecha 23 de diciembre de 2021, mediante el cual se ordenó, entre otras cosas, el establecimiento por parte del Ministerio de Transporte de la Nación, de un sistema de bandas tarifarias de los servicios de transporte interno aerocomercial. Al respecto es necesario destacar las contradicciones de la decisión tomada con las exigencias del bien público y de los derechos de los usuarios del servicio aerocomercial.

En efecto, luego de haber superado la larga e inútil cuarentena, implementada en nuestro país durante el año 2020 y parte del 2021, bajo el pretexto de proteger a la salud pública en el contexto de la pandemia de COVID 19, la cual mantuvo a nuestro país en una situación de aislamiento, carente de conectividad aérea a nivel nacional e internacional, ahora mismo nos encontramos en un proceso gradual de recuperación de la actividad aerocomercial, tanto de cabotaje, como internacional. Este proceso consiste en la progresiva reactivación de los distintos aeropuertos y aeródromos del país, así como en la progresiva restitución de las rutas aéreas que funcionaban.

Es una realidad mundial, la variación de precios de todos los productos y servicios, y muy especialmente en el transporte aéreo, como consecuencia de las restricciones implementadas por la crisis sanitaria por la pandemia de COVID 19, lo cual ha sido enfrentado de distintas maneras por cada una de las empresas dedicadas al transporte aerocomercial. Entre tales empresas, las líneas de transporte aéreo con la modalidad “*lowcost*”, constituyen una alternativa al transporte aéreo de personas con prestación de servicios más básicos, con precios bajos.

En este sentido, las empresas privadas de transporte aéreo que operan en la modalidad “*lowcost*”, en ningún momento han sido obligadas a prestar el servicio de este modo, y



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2021–Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”.

mucho menos, en una situación que le impida cubrir los costos operativos, tal como lo señala el Ejecutivo en su motivación. Esto se trata más bien, de la materialización de la libertad a ejercer la industria lícita, contemplada en el artículo 14 de la Constitución Nacional.

De esta manera, es perfectamente compatible con la estructura de nuestro sistema constitucional, la existencia de distintas empresas de transporte aéreo (ya sean empresas públicas o privadas) que ofrezcan una amplia variedad de modalidades del servicio de transporte aéreo, cuyo esquema de costos es diferente en cada caso, lo cual se refleja a su vez, en diferentes precios, permitiendo la existencia de categorías tales como “ejecutiva”, “turista” y “lowcost”, entre otras.

Esta ampliación de la variedad de las distintas modalidades de servicio de transporte aéreo ofrecido beneficia directamente al usuario del servicio, pues con el aumento de las rutas de cabotaje del transporte aéreo bajo la modalidad “low cost”, han sido muchos los argentinos que han tenido la oportunidad de montarse por primera vez en la vida en un avión.

Sin embargo, la medida tomada por el Poder Ejecutivo Nacional, ordenando el establecimiento de un sistema de bandas tarifarias de los servicios de transporte interno aerocomercial, señala entre sus motivos, la necesidad de prestar el servicio público de transporte aerocomercial en forma “uniforme y en igualdad de condiciones”, en desmedro de la libertad de industria por parte de los prestadores del servicio, y a la libertad de elección de los usuarios (art. 14 y 42, 1er párrafo CN), al tratar de obligar a los usuarios a recibir únicamente una modalidad de este servicio.

Se observa claramente, que el señalado decreto tiene como finalidad privilegiar a la empresa propiedad de la Nación, Aerolíneas Argentinas, la cual ha demostrado en los últimos años ser administrada en forma ineficiente, al requerir financiamientos constantes por montos estratosféricos, que durante el presente año ha ascendido a USD 669 millones<sup>1</sup>. En este trato desigual Aerolíneas Argentinas constituye una estrategia monopólica, que lesiona directamente a los usuarios de estos servicios en contra de lo



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2021–Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”.

dispuesto expresamente por el a. 42 de l CN.

Es necesario destacar, que el PEN señala que el decreto está orientado a “evitar prácticas ruinosas”, sin presentar algún estudio que demuestre el conocimiento de la estructura de costos que manejan las aerolíneas que demuestre que los bajos costos de sus servicios les impidan sostenerse, pues algunas de las aerolíneas que operan en la modalidad “low cost” están haciendo inversiones para aumentar su flota de aeronaves, entre las cuales puede señalarse la empresa Flybondi, que hace algunas semanas anunció la inversión USD 42 millones para duplicar la cantidad de aviones en el país.

Además, la falta de presentación de informes contables ciertos, constituye la ausencia de motivación el elemento principal del decreto, lo cual se patentiza con la encomienda al Ministerio de Transporte de obtener esos datos relativos a la estructura de costos, para poder fijar el sistema de bandas tarifarias, dentro del lapso de 180 días.

Es por ello que resultaba adecuada la supresión de la determinación de tarifas para el servicio de transporte interno de pasajero establecida por el Poder Ejecutivo Nacional mediante el Decreto 284/2016, dictado el 2 de febrero de 2016, y que se encontraba en vigencia hasta ahora la sanción del decreto 879/21.

En atención a lo cual, el señalado Decreto 879/2021 dictado por el Poder Ejecutivo Nacional, publicado en el Boletín Oficial de la Nación en fecha 23 de diciembre de 2021, es instrumento autoritario e inconstitucional.

Por tales motivos solicito el acompañamiento de mis pares en el presente proyecto.

**AUTORA: DIPUTADANACIONAL VIRGINIACORNEJO**

---

<sup>1</sup><https://www.losandes.com.ar/politica/la-millonaria-cifra-que-le-costo-al-estado-subsidiar-a-aerolineas-argentinas-durante-el-2021>

