



DIPUTADOS ARGENTINA

PROYECTO DE DECLARACIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación...

DECLARA:

Instar al Sr. Presidente de la Nación para que proceda a la derogación del decreto 879/2021 publicado el 24 de diciembre de 2021 en el Boletín Oficial sobre el sistema de bandas tarifarias.

AUTORES:

SANTOS, Gustavo

CO-AUTORES:

EL SUKARIA, Soher
BACHEY, Karina Ethel
ROMERO, Ana Clara
RITONDO, Cristian Adrián
RODRÍGUEZ MACHADO, Laura
KLIPAUKA LEWTAK, Florencia
QUIROZ, Marilú
FINOCCHIARO, Alejandro
CRESCIMBENI, Camila
REY, María Luján
TORTORIELLO, Aníbal
MARTÍNEZ, Álvaro
FIGUEROA CASAS, Germana
DE MARCHI, Omar

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La regulación de las tarifas aéreas en la industria aerocomercial tiene una larga historia. Entre 1944 y 1947, no bien finalizó la Segunda Guerra Mundial, los países con mayor desarrollo de la industria aerocomercial como Estados Unidos y el Reino Unido definieron una serie de acuerdos que son las bases del desarrollo de la industria. En ese contexto, se discutieron normas referidas a las libertades del aire y la regulación de tarifas. Para dar respuesta justamente a esta posible regulación de tarifas se creó la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), en 1945. En la IATA se reunieron empresas de más de 30 países y le otorgaron la función de regular la competencia y fijar tarifas. Casi 30 años después, en Estados Unidos, se creó el Civil Aeronautics Board (CAB) con la intención de desregular las tarifas, reducir la intervención del Estado en este tipo de asuntos y abrir la libre competencia, que garantiza el desarrollo de la industria aerocomercial.

La regulación tarifaria es uno de los elementos que permiten medir el grado de liberalización de un mercado aéreo. Nuestro país también pasó por numerosas situaciones de idas y vueltas en esta materia.

En 1949, Juan Domingo Perón creó la única empresa estatal argentina, Aerolíneas Argentinas, que nucleaba a las existentes en ese momento que resultaban de una mezcla tanto de capitales privados como públicos. Austral, por su parte, nació en 1960 y se trató de un proyecto privado que tuvo éxito gracias a los subsidios, que le permitieron competir con Aerolíneas Argentinas entre su creación y 1980. En los años 70, se tomaron las primeras medidas regulatorias del mercado doméstico. Se avanzó así en la monopolización del mercado bajo la limitación del ingreso de líneas competidoras de forma tal de asegurar a Aerolíneas Argentinas un 50% del mismo. Se dejó en claro la posibilidad de otorgar planes de ayuda para las aerolíneas de bandera nacional y se reservó la facultad del Estado de fijar bandas tarifarias.

Se sucedieron varias medidas de política tarifaria que perjudicaron seriamente a Austral y la llevaron a la quiebra, siendo licitada y adjudicada a Cielos del Sur para volver a funcionar recién en el año 1987. A fines de esa década, se avanzó en la desmonopolización y desregulación del mercado. Con el gobierno del Dr. Carlos Saúl Menem, se anunció la propuesta de privatizar Aerolíneas Argentinas, eliminando la cuota del 50% del mercado que tenía asegurada y permitiendo la entrada de nuevos competidores con la autorización de aplicar libremente las tarifas. Así, aparecieron nuevos competidores como Lapa y Southern Winds que lograron captar gran parte del mercado, al tiempo que Aerolíneas Argentinas iba decayendo producto de las malas gestiones de Iberia, primeramente, y del Grupo Marsans, luego.

Durante la década de los 90, la mayor competencia generó una reducción de tarifas que permitió que casi se triplique la cantidad de pasajeros entre 1990 y 2000, con alrededor de seis millones y medio de pasajeros transportados.

En el mes de septiembre de 2002, el gobierno introdujo un decreto que tendía a regular las tarifas aéreas fijando bandas tarifarias con la supuesta intención de preservar la salud del transporte aéreo argentino. Durante todo el período posterior se mantuvieron las bandas tarifarias con actualizaciones de precios periódicas definidas por el Estado y que se basaban en la supuesta protección de la rentabilidad de las aerolíneas y en la salud del mercado aerocomercial doméstico en general. Tal fue así que entre los años 2000 y 2015, el mercado aerocomercial argentino creció un 50% en la cantidad de pasajeros transportados, mientras que el resto de los mercados de la región triplicaron los pasajeros que volaron.

En el año 2016 y bajo la gestión del Ing. Mauricio Macri, volvieron a desregularse las bandas tarifarias, situación que se profundizó en 2018, lo que supuso una ampliación de la competencia, la irrupción en el mercado de las low cost que nos llevó al récord de 16 millones de pasajeros transportados en cabotaje durante el 2019, 6 millones más de pasajeros que en el 2015, siendo que más de un millón de argentinos pudieron volar por primera vez. Aerolíneas Argentinas también creció durante este período en forma notable.

En lugar de regulaciones que se escuden en la defensa de los pasajeros, se requiere pensar en la actividad aerocomercial con la idea de fomentar la competencia, la innovación, la confianza del consumidor y una mejor conectividad aérea. En este sentido, volver a caer en una política de restricciones y regulaciones de bandas tarifarias que ya fue probada y demostró no ser efectiva, significa un serio retroceso en materia de ciertas libertades que supimos conseguir y va en detrimento de los consumidores. Este tipo de políticas de regulación tiende a efectivizar el monopolio de una empresa estatal cada vez más deficiente, que en este último año alcanzó un récord de subsidios inmoral, lo que redundó en menos competencia y mayores precios, dejando fuera de las posibilidades de volar a cada vez más ciudadanos argentinos y que provoca, a su vez, la pérdida de numerosas fuentes de trabajo imprescindibles hoy en nuestro país.