

# Proyecto de Ley

*El Senado y la Cámara de Diputados...*

*sancionan con fuerza de*

## **LEY**

### **TARIFA RESIDENTE**

ARTÍCULO 1°.- Establécese para los servicios aéreos regulares internos de pasajeros prestados por Sociedades del Estado y las Sociedades Anónimas en las cuales el Estado Nacional o personas jurídicas públicas nacionales tengan una participación accionaria mayoritaria, una modalidad tarifaria sujeta a las condiciones establecidas en el artículo 3° de la presente ley, la que no podrá superar el CINCUENTA POR CIENTO (50%) de la tarifa de referencia correspondiente, aplicable a los vuelos entre las provincias de CHUBUT,, JUJUY, MISIONES, NEUQUEN, RIO NEGRO, SALTA, SANTA CRUZ, TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR y los aeropuertos de la zona de influencia de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

ARTÍCULO 2°.- La cantidad de comodidades afectadas a las tarifas fijadas en el artículo 1° de la presente resolución, comercializable conforme las modalidades establecidas en el artículo 3° de la presente, será del TREINTA POR CIENTO (30%) de la capacidad de cada vuelo.

ARTÍCULO 3°.- La tarifa establecida en el artículo 1° será de aplicación exclusivamente para viajes de ida y vuelta de usuarios que justifiquen ser residentes en la zona de influencia del punto de origen de cada vuelo, acreditando tal circunstancia mediante documento nacional de identidad y para pasajes cuya reserva y adquisición se efectúe exclusivamente en el aeropuerto de origen, en las oficinas comerciales de las líneas aéreas en las respectivas zonas de influencia, o en sus respectivos portales web.

ARTÍCULO 4°.- El poder ejecutivo nacional designará la autoridad de aplicación de la presente ley.

ARTÍCULO 5°.- Esta ley deberá ser reglamentada dentro de los CIENTO OCHENTA (180) días de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 6°.-Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

**AUTOR: Héctor Antonio Stefani**

## **FUNDAMENTOS**

Señor Presidente:

El presente proyecto de Ley es una reproducción del expediente 4992-D-2021, de mi autoría que recientemente ha perdido estado parlamentario.

La República Argentina constituye el octavo país en extensión territorial más grande del mundo. En ese sentido, por su lejana ubicación respecto a las grandes potencias mundiales, por su situación austral y próxima a la Antártida, debido a su configuración económica productiva y a raíz de la importancia de la industria sin chimenea del turismo como su 5ta actividad económica más importante (en materia de ingreso de divisas), entre otras múltiples razones, su política aeronáutica es trascendental para su desarrollo a corto, mediano y largo plazo. Más aún, no concierne solo una cuestión estratégica de país a nivel económico e institucional a nivel macro sino también que afecta a cada uno de sus ciudadanos en lo cotidiano.

Las tarifas actualmente vigentes hacia algunas de las provincias, debido a su ubicación geográfica en razón de la distancia, requieren un tratamiento especial debido a las dificultades existentes para su población en el uso de medios alternativos de transporte, sobre todo teniendo en cuenta el fallido federalismo de nuestro país y el nivel de centralidad que tienen las provincias mediterráneas. Un ejemplo evidente de ello es la provincia más austral del país que al ser una isla su población deviene aero dependiente.

Más aún, el papel preponderante que le cabe al transporte aerocomercial en la atención de las necesidades actuales, sobre todo en las provincias más alejadas de los grandes centros urbanos obliga a tener que desarrollar una política aeronáutica y aerocomercial sostenible y accesible. Para aquellos puntos más alejados de los centros urbanos las tarifas vigentes no le permiten a los usuarios acceder a los servicios a una tarifa acorde con su situación socio económica, resultando necesario asegurar al usuario una tarifa acorde con la emergencia imperante, aplicable a un mínimo de comodidades equivalente al VEINTE POR CIENTO (20%) de la capacidad de cada vuelo.

Por si fuera poco, la industria aeronáutica y turística atraviesa una crisis sin precedentes producto de las restricciones a la movilidad impuestas por

el poder ejecutivo nacional. Las aerolíneas privadas que habían asegurado la interconectividad aérea a tarifas razonables, producto de las políticas públicas ejecutadas por la gestión anterior han debido abandonar el país, cerrar o reducir fuertemente sus prestaciones en razón de la política aerocomercial que ha llevado a cabo este gobierno, quedando los residentes argentinos sujetos a un cuasi monopolio estatal, por ello y todo lo expuesto precedentemente, es que solicito a mis pares me acompañen en el presente proyecto de ley.

Cabe recordar que en el 2019 se terminó el año y la gestión anterior con 16 nuevas rutas para volar dentro del país, significando ello un total de 42 rutas nacionales (un incremento del 62%, mientras que en el 2015 sólo había 26. A ello se le añaden las 31 rutas internacionales (lo que implica un crecimiento del 121% en la materia) cuando en el 2015 solo había 14. De hecho, 7 provincias con viajes al exterior ya no debían pasar por Buenos Aires (3 más que en el 2015) y Aerolíneas Argentinas, por solo citar un ejemplo, tenía un total de 102 rutas: 14 más que en el 2015. En cuanto a la puntualidad de los vuelos, se había arribado a un récord histórico con un 86,1% en los 9 primeros meses del 2019; y presentando por primera vez en 21 años sus balances en tiempo y formas.

La política aeronáutica era prioritaria en la gestión anterior. Es por ello que en 4 años se digitalizó la gestión (con tablets para los pilotos con las cargas con los planes de vuelos, manuales, previsiones meteorológicas y la documentación pertinente para volar); se promovieron los pasajes en promoción y a menos de la mitad de precio que en 2015 en vuelos dentro del país; se modernizaron 18 terminales de pasajeros, 13 de ellas con una transformación integral mientras que en los últimos 18 años se habían realizado apenas 7 terminales. De hecho, en ese periodo, se promovió la competencia y la promoción de la industria permitiendo que el primer aeropuerto low cost de Latinoamérica abra en El Palomar (ubicado en el corazón de la zona oeste del Gran Buenos Aires). Mientras que entre 1997 y 2015 se habían construido y finalizado 7 pistas, en ese periodo se realizaron 12 de ellas junto a la ejecución de una calle de rodaje en Ezeiza, la ampliación de 11 plataformas y la instalación de 12 balizamientos en todo el país.

Todo lo mencionado anteriormente, junto a múltiples otros hitos de la gestión en materia aeronáutica, permitieron no solo que el 2019 16 millones de pasajeros vuelen dentro del país (6 millones más que en el 2016) y 14.5 millones de pasajeros internacionales (2,7 millones más que en el 2015) sino también que dentro de ese crecimiento del 57% de más pasajeros volando dentro del país signifique el primer vuelo para muchos argentinos y el primero fuera del país en más de 20 años.

Lamentablemente, hoy nos encontramos frente a una nula política aeronáutica que promueve el cierre de aeropuertos y expulsa las empresas que no sean de bandera, restringiendo así la oferta a los argentinos e incrementando los precios. Como consecuencia, nos encontramos no solo a un retroceso sino a una restricción e impedimento para que muchos argentinos, sobre todo los que habitan en provincias alejadas de los grandes centros urbanos, puedan desplazarse con facilidad para llevar adelante sus compromisos laborales, académicos o chequeos médicos, entre otros motivos que los obligan a viajar cotidianamente.

Por los fundamentos expuestos, solicito a mis pares me acompañen en la aprobación del presente proyecto de ley.

**AUTOR: Héctor Antonio Stefani**