

PROYECTO DE LEY:

El Senado y Cámara de Diputados ...

FOMENTO DE LA ACTIVIDAD AEROCOMERCIAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA.

ARTÍCULO 1º.- Objeto. La presente ley tiene por objeto el fomento de la actividad aerocomercial en todo el territorio de la República Argentina; a tales fines, se prohíbe toda determinación de tarifas máximas y mínimas para los servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros, debiendo ajustarse exclusivamente a las previsiones del artículo 42 de la Ley de Política Nacional de Transporte Aerocomercial N° 19.030.

ARTÍCULO 2º.- A los fines del artículo 1º de la presente, la autoridad de aplicación sólo podrá establecer tarifas de referencia clase económica, y con carácter no vinculante, para los servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros.

ARTÍCULO 3º.- Establécese que la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) estará a cargo de la fiscalización del servicio de atención en tierra de aeronaves ("Servicios de rampa") como complementación del servicio público de uso de instalaciones, en los aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) y demás aeródromos bajo jurisdicción del estado Nacional.

ARTÍCULO 4º.- El servicio de atención en tierra de aeronaves que se efectúe en el ámbito referido en el artículo 3º de la presente, comprende las siguientes prestaciones:

a) Dirección de maniobras hasta el lugar designado en plataformas, colocación de trabas y calzas y conos de seguridad, y viceversa.

b) Facilitación de elementos para el descenso y el ascenso de pasajeros a las aeronaves, y su desplazamiento en las instalaciones aeronáuticas (escaleras, autobuses, puentes de embarque y/o instalación que lo reemplace).

c) Carga, descarga y desplazamiento de equipaje, mercadería y otros elementos objeto del transporte aéreo.

d) Suministros a aeronaves, excluidos combustibles y lubricantes, lo cual comprende, entre otros, a la energía, aire, agua y comunicaciones.

e) Limpieza de cabinas, sanitarios, renovación de depósitos de tratamiento de desechos y retiro de residuos.

Se comprende en este ítem todo abastecimiento de suministros relacionados con dichas tareas, incluyendo desinsectación, desodorización y desinfección de habitáculos.

f) Lavado externo de aeronaves, a realizarse en los lugares aprobados.

g) Desplazamiento de retroceso ("Push back") desde la posición de parqueo hasta la posición de inicio de taxeo.

h) Toda otra actividad o servicio similar, coadyuvante o necesario para las prestaciones mencionadas precedentemente.

ARTÍCULO 5º.- Establécese que toda empresa habilitada por la autoridad de aplicación podrá prestar el servicio de atención en tierra a aeronaves, conforme a la reglamentación que se dicte al efecto.

ARTÍCULO 6º.- La presente ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 7º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Héctor W. Baldassi

Diputado Nacional

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El presente proyecto de ley tiene por objeto fomentar la actividad aerocomercial en todo el territorio de la República Argentina, y así garantizar mayores posibilidades de acceso a los usuarios.

Nuestra Constitución Nacional garantiza en sus artículos 14 y 42 los derechos de trabajar y ejercer toda industria lícita, de comerciar; de que los usuarios de servicios gocen de libertad de elección; a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios naturales y legales, y al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, respectivamente.

El 24 de diciembre de 2021, el Poder Ejecutivo publicó en el Boletín Oficial el Decreto 879/2021 "Régimen de Asignación de Capacidad y/o Frecuencias para los Servicios Aéreos Regulares Internacionales", mediante el cual establece un procedimiento para la determinación de tarifas máximas y la conformación de un sistema de bandas tarifarias para ser aplicada a los servicios internos regulares de transporte aerocomercial; aprueba un régimen de asignación de capacidad y/o frecuencias para los servicios aéreos regulares internacionales;

establece que el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo la organización y explotación de la prestación de servicios en tierra de las aeronaves en los aeropuertos y aeródromos del Estado Nacional o bajo la administración del Estado Nacional; derogando a tales fines, el Decreto N° 294 del 2 de febrero de 2016 y el Decreto N° 49 del 14 de enero de 2019, entre otras normativas.

Me parece necesario destacar que los Decretos N° 294/2016 y N° 49/2019, así como la Resolución N° 656/2018, fueron el andamiaje jurídico que llevó adelante una de las políticas públicas más innovadoras de los últimos tiempos en nuestro país, durante la Presidencia de la Nación del Ing. Mauricio Macri y la conducción del Ministro de Transporte, Lic. Guillermo Dietrich: la revolución en el sector aéreo que, conforme el informe de gestión del Ministerio de Transporte 2015-2019, permitió conectar mejor las provincias entre sí y con el mundo, que generó nuevos puestos de trabajo, promovió el crecimiento del turismo, modernizó los aeropuertos en todas las provincias, sumó rutas para conectar las provincias sin pasar por Buenos Aires y generó las condiciones para que, después de 12 años, nuevas compañías puedan operar en el país.

Esto permitió que puedan volar dentro del país "6 millones más de pasajeros que en 2015 y más de 1 millón de personas accedieron a viajar en avión por primera vez en su vida. Además, se generaron 5.300 empleos directos entre pilotos, tripulantes de cabina y personal de servicios aeroportuarios dado el crecimiento del volumen de vuelos en todo el país."

Cabe destacar, de acuerdo al informe de gestión citado, que en el año 2015 en nuestro país "(...) muy poca gente accedía a viajar en avión y mal conectado:

- *Tarifas muy elevadas.*
- *Sin nuevas aerolíneas que operasen en el país en más de 12 años.*
- *Sin ofertas LowCost.*
- *Con pocas conexiones entre provincias sin pasar por Buenos Aires. Y casi sin provincias que se conectasen con el mundo de forma directa.*
- *Con la mayoría de los aeropuertos sin reformas integrales en décadas, mal equipados y atrasados tecnológicamente.*
- *Con Aerolíneas Argentinas sin una mirada de eficiencia y crecimiento. Y con todas sus plataformas tecnológicas obsoletas.*
- *Sin una política, ni inversiones para desarrollar el transporte de carga aéreo.*
- *Con servicios aeroportuarios excesivamente caros que termina pagando el pasajero.*
- *Regulaciones viejas y desfasadas con las prácticas habituales de la industria.*
- *Con un vacío estadístico y sin información certera que permitiera la correcta toma de decisiones y asignación de recursos para el sector.*
- *Un sistema de gestión de la seguridad operacional sin análisis de datos ni de riesgos.*

Por ello, fue necesario modernizar la normativa para permitir el desarrollo del sector, con audiencias públicas para permitir el ingreso de nuevas líneas aéreas y otorgar nuevas rutas, permitiendo la competencia por los precios bajos, eliminando la tarifa máxima y flexibilizando la mínima, sumando más conexiones con una visión más federal, fomentando rutas para conectar las provincias sin pasar por Buenos Aires.

Entre los cambios producidos podemos citar:

“• 2019 termina con 16 nuevas rutas para volar dentro del país. Hay 42 rutas nacionales (+62%), mientras en 2015 había 26. Entre ellas: Mendoza - Iguazú; Mendoza - Bariloche; Rosario - Neuquén; Rosario - Salta; Bariloche - Tucumán.

• Y 31 rutas internacionales (+121%) cuando en 2015 había 14. Hoy hay 7 provincias con viajes al exterior sin pasar por Buenos Aires, 3 más que en 2015. Lo que permite por ejemplo que Bariloche esté conectada con Brasil todo el año.

Se transformó Aerolíneas Argentinas haciéndola crecer como nunca antes:

- Aerolíneas Argentinas tiene hoy 102 rutas, 14 más que en 2015.*
- Y abrió el Hub Córdoba, que ya es el segundo conector del país para vuelos de cabotaje.*
- Tiene récord histórico de puntualidad (86,1% en los primeros 9 meses de 2019).*

- *Renovó la flota y cuenta con aviones más modernos, de 74 aeronaves en 2015 a 82 en la actualidad.*
- *Ofrece pasajes en promoción y a menos de la mitad de precio que en 2015, en vuelos dentro del país.*
- *Es una compañía más sana financieramente y más transparente. Por primera vez en 21 años, presenta sus balances en tiempo y forma.*
- *Una compañía que en 4 años se digitalizó. Ahora cuenta con tablets para los pilotos, cargadas con los planes de vuelo, manuales, previsiones meteorológicas y toda la documentación necesaria para volar.*
- *Y para los mecánicos de la empresa, que antes debían registrar de forma manual cada recambio de piezas de los aviones, hoy lo hacen de forma digital.*
- *La empresa cuenta con un nuevo data center, de última tecnología, conectado con fibra óptica.*
- *Tiene una nueva App para dispositivos móviles con más información sobre el vuelo y nuevas opciones para hacer cambios o gestionar el equipaje.*

Luego de décadas de desinversión se transformaron 40 aeropuertos: se hicieron obras de infraestructura en 29 y se invirtió en tecnología de punta en 38.

Infraestructura

- *En 4 años se modernizaron 18 terminales de pasajeros, 12 de ellas con una transformación integral. Mientras que en los últimos 18 años se habían hecho 7 terminales.*

- *Las terminales modernizadas integralmente están en Córdoba, Mendoza, Comodoro Rivadavia, Ezeiza, Mar del Plata, Esquel, Jujuy, Iguazú, dos en El Palomar, La Rioja (en obra) y San Juan (en obra). Y las obras de renovación, en Salta, Rio Gallegos, Aeroparque, Bariloche, Rosario y Neuquén.*
- *También se ampliaron y pusieron en valor 2 nuevas terminales de carga en Ezeiza, Tucumán y Córdoba.*
- *Se hizo el primer aeropuerto low cost de Latinoamérica en El Palomar, ubicado en el corazón de la zona Oeste del Gran Buenos Aires.*
- *Y 13 obras en pistas de aterrizaje, mientras entre 1997 y 2015 se habían hecho 7. Se finalizaron 12 nuevas pistas y en ejecución una calle de rodaje en Ezeiza.*
- *Se ampliaron 11 plataformas e instalaron 12 balizamientos en Salta, Iguazú, Chapelco, San Luis, Trelew, Mendoza, Tucumán y ambas pistas de Ezeiza, Comodoro Rivadavia, Córdoba, San Fernando.*
- *Y se construyeron 10 nuevos estacionamientos, incluyendo el parking multinivel de Ezeiza, Jujuy, Córdoba, Comodoro Rivadavia, San Juan, Mendoza, Iguazú, Salta y 2 en Aeroparque.*
- *Se terminaron 2 torres de control, una en Aeroparque y otra en Iguazú, y hay 4 más en obra en los aeropuertos de San Fernando, Jujuy, Esquel y Ezeiza. En los últimos 18 años años se hizo sólo una.*

"Tecnología"

- En 4 años se adquirieron 31 estaciones automáticas de meteorología (en 2015 había solo 3) y 26 sistemas de detección de rayos (en 2015 no había ninguno) que reducen la necesidad de cancelaciones innecesarias y demoras de vuelos por mal tiempo.*
- Se estaban incorporando 14 equipos VOR que tenían una antigüedad promedio de 25 años y 13 nuevos ILS (ya se instalaron 4).*
- Se incrementó el servicio de control radar en el centro y norte del país para agilizar y hacer más eficiente nuestro espacio aéreo. Durante 2019 la FIR Resistencia ha empezado a proveer servicio.*
- Se firmó Un convenio con INVAP para la fabricación de 3 radares primarios y la modernización y el mantenimiento de 22 radares secundarios de todo el país, con nuevas metodologías que aseguran la mayor disponibilidad de servicio. Estos 3 radares primarios, que incluyen radar secundario y canal meteorológico reemplazarán al radar de Ezeiza (46 años), Córdoba (33 años) y Mendoza (26 años).*
- Adicionalmente se adquirió e instaló un radar secundario en Paraná fabricado por INVAP.*

- *Se mejoraron sistemas y procesos, se rediseñaron las aproximaciones del 89% de los aeropuertos, disminuyendo las emisiones de CO₂ y generando ahorros al sistema.*
- *También se inició el rediseño del terminal Baires (terminal con mayor densidad de vuelos de nuestro país) con la participación de proveedores de tecnología y de servicios de navegación especialistas en la materia.*
- *Se inició el proceso de implementación del servicio ATFM (gestión de afluencia de tránsito aéreo) que facilitará la coordinación de las salidas y llegadas con otras regiones del país y del mundo.*
- *Se implementó el servicio de D-CLR y D-ATIS, inicialmente en etapa de prueba en Aeroparque y Ezeiza. El servicio fue adquirido para los principales aeropuertos del país.*
- *Se implementó (actualmente en etapa de prueba) el sistema smart vision para la torre de Ezeiza.*
- *Se encuentra en proceso la implementación de la nueva Plataforma digital de Plan de Vuelo para su presentación, validación y autorización en forma remota.*
- *Se puso en valor el Servicio de búsqueda y Salvamento SAR, con una nueva estructura, la incorporación de equipamiento, capacitaciones a todo el personal, acuerdos regionales con países limítrofes y organismos e instituciones locales, para lograr mayor eficacia en el proceso.*

- *Se inició la implementación del SMS (safety management program) habiendo cumplido ya tres fases del programa, previendo su finalización en diciembre del 2019, siendo líderes y referentes en la región en la implementación de este tipo de programa.*

Mejoras en los servicios y la experiencia del pasajero

- *Pasamos de un servicio de rampas deficitario, con baja productividad y tarifas distorsionadas a un servicio más eficiente que mejoró la puntualidad en la entrega de los equipajes. Se invirtieron \$900 millones en escaleras, tractores, dollies, cintas transportadoras, utilitarios y más equipamiento.*
- *Se hicieron a nuevo salas de embarque, con más espacio y comodidades para los pasajeros.*
- *Se implementó Wifi gratuito en todos los aeropuertos del país.*
- *Se automatizaron e incorporaron tecnología en los aeropuertos: puertas automáticas de migraciones y lectoras de tarjetas de embarque. Y dejó todo listo para que en Ezeiza haya un sistema de entrega y retiro de equipaje automático (self bag drop).*
- *Se sumó transparencia y seguridad con el servicio de taxis en Ezeiza y Aeroparque.*
- *Se redujo el canon a prestadores gastronómicos para que los aeropuertos tengan precios más accesibles.*

Se aumentó la seguridad operacional y la sustentabilidad

- *Se instaló balizamiento en aeroclubes y se eliminó CIBU para aeronaves y partes. Con esto además, se fomentó la aviación general, fundamental para el desarrollo de nuevos pilotos.*
- *Se lanzó la aplicación móvil del Manual de Aeródromos y Helipuertos (MADHEL), en la que se incluyó el Manual de Procedimientos Instrumentales (MAPRI).*
- *Se creó el grupo A-Cast (Commercial Aviation Safety Team Argentina), en el que participan organismos de la aviación civil, líneas aéreas, IATA, el Consejo Consultivo de Aviación Civil, Jurca y EANA y trabaja en planes de acción y de mitigación frente a las alertas de seguridad.*
- *Se puso en marcha los Planes de Emergencia Aeroportuarios, cumpliendo con las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).*
- *Se intercambiaron datos de seguridad operacional con IATA y se instalaron un software de gestión y administración.*
- *Se fortaleció la investigación para la seguridad aérea y se mejoraron los procesos de investigación de accidentes, enfocando los recursos del Estado en obtener una mejora continua en la seguridad del transporte aéreo. Como resultado mientras en el 2015 sólo el 5% de los actores del sistema aeronáutico contestaban las recomendaciones de seguridad, hoy el 80% las atiende.*

- *En materia de sustentabilidad, se adoptó el reglamento internacional para el monitoreo de emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en los vuelos internacionales en el marco del Esquema de Compensación y Reducción de Carbono de la Aviación Internacional (CORSLA).*

LOGROS

En materia de transporte aéreo:

- *2019 termina con 16 millones de pasajeros volando dentro del país, 6 millones de pasajeros más que en 2015. Y 14.5 millones de pasajeros internacionales, 2.7 millones de pasajeros más que en 2015.*
- *Se modernizó la normativa para que el precio de los pasajes sea más accesible y más de 1 millón de personas viajaron en avión por primera vez en su vida, entre enero de 2018 a octubre de 2019.*
- *El número de pasajeros volando dentro del país creció 57% en 4 años. Y por primera vez en 20 años, se vuela más dentro de la Argentina que al exterior.*
- *A octubre de 2019 se recibieron más de medio millón de turistas extranjeros adicionales por vía aérea.*
- *El interior del país cada vez tiene mayor participación en el turismo de extranjeros. Mendoza más que duplicó la cantidad de extranjeros (+132%), Córdoba aumentó un 63%y Bariloche multiplicó 17 veces.*

- *Que volar sea hasta un 80% más barato que en 2015 y en junio 2019 se transportaron 82% más de pasajeros con tarifas promocionales.*
- *La industria aerocomercial generó directamente más de 5.300 puestos de trabajo (+7% vs 2015).*
- *Aerolíneas Argentinas creció como nunca antes: transportó 31% más de pasajeros dentro del país, 2,2 millones más que en 2015.*
- *Hay 4 nuevas líneas aéreas: Flybondi, Jetsmart, Norwegian y Flyest.*
- *Hay cada vez más opciones para volar dentro del país porque la cantidad de rutas de cabotaje creció 44%.*
- *En 2018 trabajaron en Ezeiza 24.266 personas (+10% vs 2015) y se trasladaron desde este aeropuerto 1.098 toneladas (+12% vs 2015).*
- *En 4 años de gobierno, se finalizaron 70 obras, se dejaron 30 obras en ejecución, 242 licitadas y más de 1.007 proyectos elaborados para su licitación y ejecución.*
- *Gracias a los acuerdos con el concesionario y la nueva normativa, se logró un ahorro, en obras adjudicadas, estimado del 25%, que equivale a 4.400 millones de pesos."*

Fuente: <http://www.transporte20152019.com.ar/area-aereo.html>

En consecuencia, el Decreto N° 879/2021 al derogar el Decreto N° 294/2016 y el Decreto N° 49/2019, echa por tierra el esfuerzo y el progreso llevado adelante durante el período 2015 a 2019.

La política aerocomercial de un país debe ser previsible y ofrecer seguridad jurídica; por eso, a través del presente proyecto pretendo que el contenido de los Decretos N° 294/2016, N° 49/2019 y Resolución N° 656/2018 tengan estatus jurídico de Ley, a los fines de que la discusión de la política aerocomercial de nuestro país sea enriquecida y profundizada desde el Congreso de la Nación.

De esta manera, propongo que se prohíba toda determinación de tarifas máximas y además las mínimas, para los servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros; que para estos servicios la autoridad de aplicación sólo pueda establecer tarifas de referencia clase económica, y con carácter no vinculante; que la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) esté a cargo de la fiscalización del servicio de atención en tierra de aeronaves ("Servicios de rampa") como complementación del servicio público de uso de instalaciones, en los aeropuertos y demás aeródromos.

Por los motivos expuestos y reproduciendo el proyecto de mi autoría Expte. 4972-D-2021, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto.

Héctor W. Baldassi

Diputado Nacional