



*2024 – Año de la Defensa de la Vida, la Libertad y la Propiedad*

## **PROYECTO DE DECLARACIÓN** *La Cámara de Diputados de la Nación*

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo Nacional lleve a cabo estudios de prefactibilidad para el desarrollo competitivo de un “Régimen de Promoción de Pequeños y Medianos Aviones de Carga *low-cost*” para operaciones nacionales y regionales.

Nancy Viviana Picón Martínez

Diputada de la Nación

María de los Ángeles Moreno

Diputada de la Nación



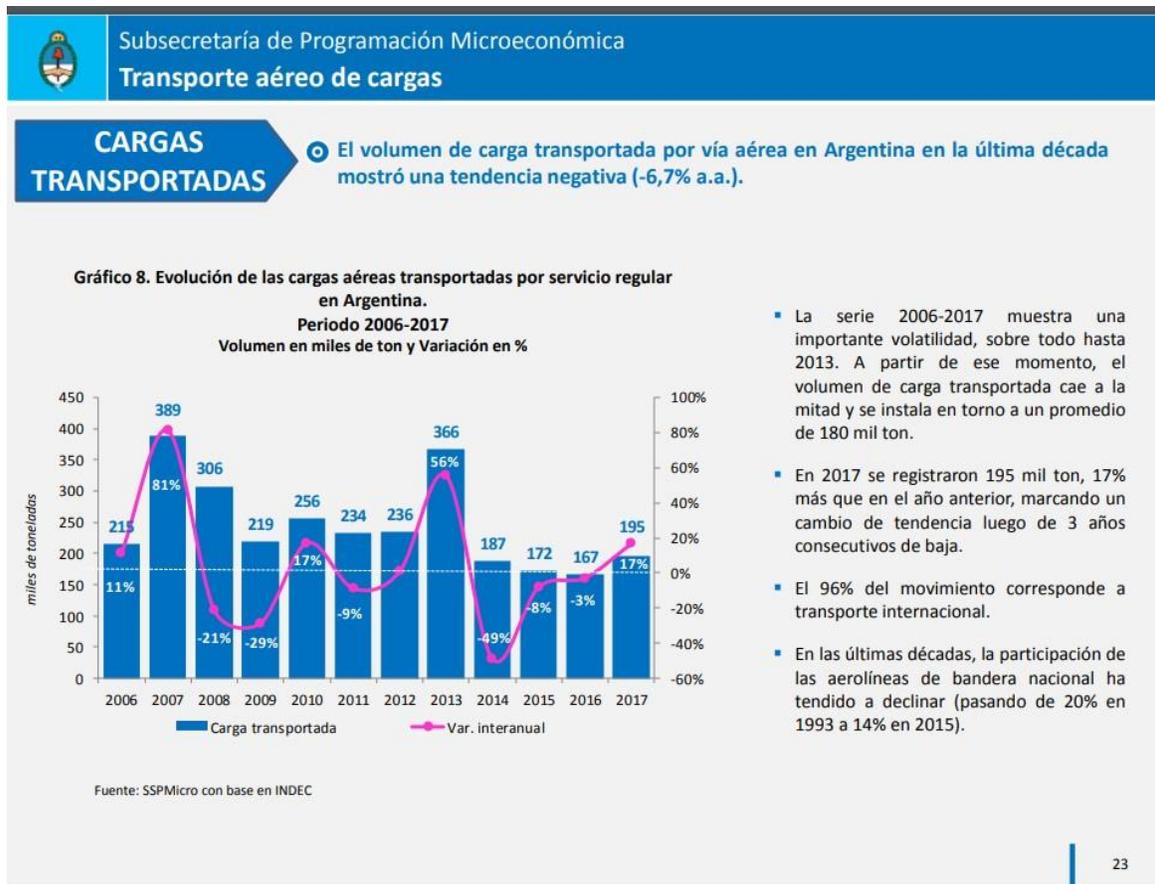
2024 – Año de la Defensa de la Vida, la Libertad y la Propiedad

## FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El estudio “Transporte aéreo de cargas” publicado en marzo de 2018 por la Secretaría de Política Económica, dependiente del MINISTERIO DE HACIENDA de la Nación, observó que *“el transporte expreso es uno de los segmentos con mayores perspectivas en el mercado mundial, a partir del desarrollo del ecommerce”*.

No obstante, a diferencia de lo observado a nivel global (que en 2017 registró un incremento interanual del 9% del transporte de carga, consolidando un periodo de 5 años consecutivos de expansión, donde el e-commerce es uno de los sectores que explican el mayor dinamismo), en Argentina (al igual que América Latina), entre 2014 y 2016, se verifica una caída sistemática del volumen de mercadería transportado por avión (incluso a partir del año 2013, cayó a menos de la mitad).



Entre las principales dificultades que impide el crecimiento de la actividad, el informe hace hincapié, entre otras cuestiones, a:

- El elevado costo por unidad de carga.
- Alta susceptibilidad a factores climáticos y fallas operativas.
- Insuficiente oferta de infraestructura o servicios para la carga en los aeropuertos (almacenamiento refrigerado, aduana, control sanitario, etc.).



*2024 – Año de la Defensa de la Vida, la Libertad y la Propiedad*

- Restricciones a la carga (en peso, volumen y tipo), debido a características técnicas de los aviones y por seguridad de los pasajeros.
- No es apto para graneles de bajo valor unitario.
- Modos alternativos (marítimo y carretero) competitivos y muy instalados en el transporte internacional.
- El transporte aéreo de cargas no se realiza “puerta a puerta”, requiere de la complementación con otros modos. De esta forma, la decisión del dador de carga de utilizar la vía aérea depende de las condiciones del conjunto de la operación multimodal (incluye tiempo y costo del transporte de suministro y distribución, y de la transferencia de cargas).
- Las rutas aéreas están sujetas a concesión o autorización y hay libertad para la fijación de precios.
- Los fletes aéreos son sensibles al precio del combustible y el ciclo económico.

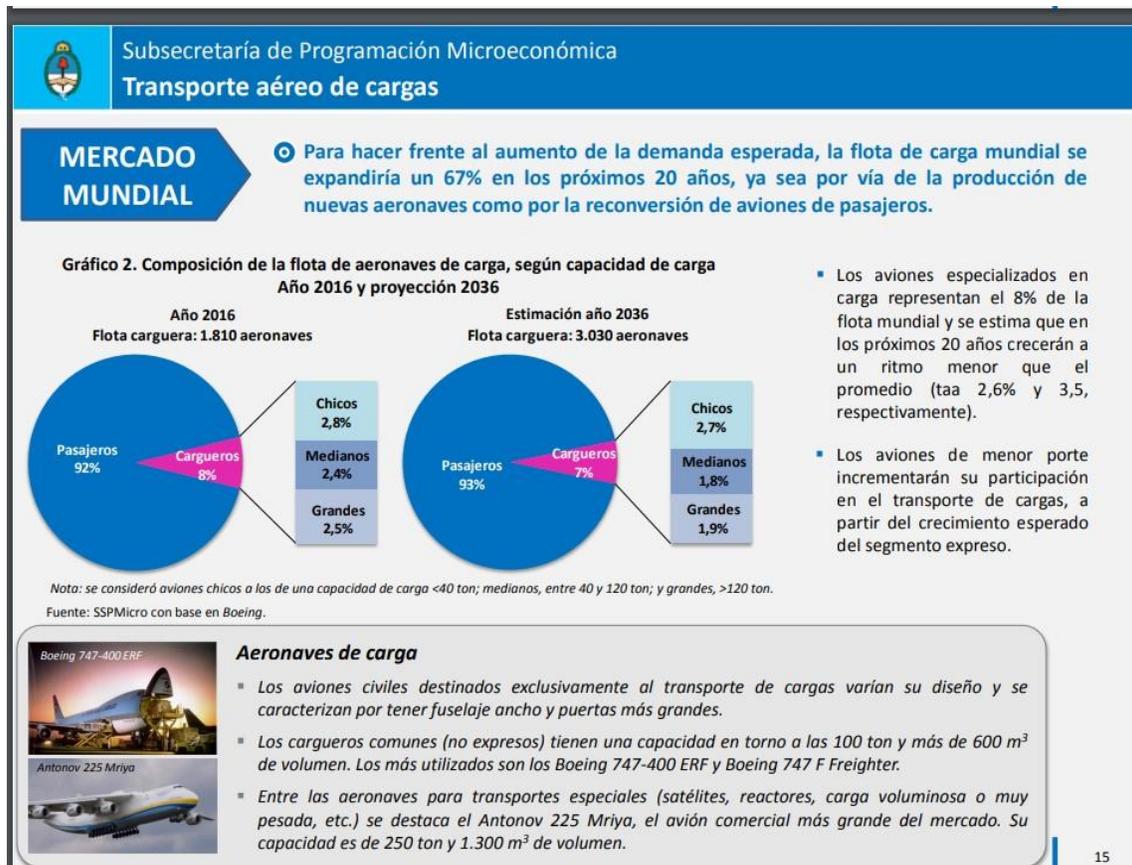


2024 – Año de la Defensa de la Vida, la Libertad y la Propiedad

No obstante, ello también presenta importantes ventajas:

- Rapidez: en especial en largas distancias o localizaciones de difícil accesibilidad.
- Mayor seguridad: menores pérdidas y daños.
- Baja variabilidad en los tiempos efectivos de transporte.
- Crecimiento del e-commerce (segmento expreso o paquetería).
- Mercancías aptas: De bajo peso y alto valor (como joyas, metales preciosos, materiales electrónicos, medicamentos, instrumentos de precisión, etc.), perecederas: (frutas, verduras, flores, etc.) y de urgente necesidad (repuestos industriales, equipamiento médico, insumos o partes en cadenas globales, etc.).

Por estas razones, según las estimaciones de expertos, *“Los aviones de menor porte incrementarán su participación en el transporte de cargas, a partir del crecimiento esperado del segmento expreso”*.



En cuanto al crecimiento del mercado *e-commerce* en nuestra región, en el tercer trimestre de 2020, 187,6 millones de artículos fueron enviados a través de “Mercado Envíos”.

Es por ello que, la empresa argentina “Mercado Libre”, sumó flotas aéreas propias de aviones a su red logística de México y Brasil (donde invirtió u\$s 694 millones en 2020), con el objetivo de expandir el comercio electrónico en América Latina y reducir los plazos de envío de los productos a zonas más alejadas, además de aumentar



*2024 – Año de la Defensa de la Vida, la Libertad y la Propiedad*

la capacidad de entrega en 24 horas de productos almacenados en sus centros de almacenamiento y distribución.

Sin embargo, no opera con aviones propios en nuestro país. Según se argumentó en los medios, **a causa de imposiciones de factores de tipo gremiales (que suman costos a las empresas, imponen condiciones de horarios y tareas y el monopolio de Intercargo en Ezeiza) y de incidencia del Estado (las tasas aeroportuarias duplican a las de la región, licencias no automáticas, dificultades para importar tecnología, burocracia y habilitaciones) se suman a la larga lista de dificultades.**

Es por eso que, el presente proyecto, tiene como propósito expresar que se vería con agrado que el Poder Ejecutivo Nacional lleve a cabo estudios de prefactibilidad, para el desarrollo de un “Régimen de Promoción de Pequeños y Medianos Aviones de Carga *low-cost*”, competitivo para operaciones nacionales y regionales.



*2024 – Año de la Defensa de la Vida, la Libertad y la Propiedad*

Dicho régimen, podría significar una estrategia clave para poner en valor los acuerdos de libre comercio celebrados por el Poder Ejecutivo Nacional, por ejemplo, con la República de Chile, mejorando así la competitividad de las empresas de la región de Cuyo, con el aprovechamiento de los acuerdos celebrados con otras naciones y la apertura de más rutas comerciales. Terminando, asimismo, con el denominado “impuesto a la distancia” que le resta competitividad y rentabilidad a nuestras economías regionales por la distancia a los puertos en nuestro extenso territorio.

En 2017, el valor de los bienes transportados por avión representó el 3% de las exportaciones y el 11% de las importaciones. La industria farmacéutica concentró la mayor parte, seguida por maquinarias y equipos. Mientras que las frutas frescas (básicamente arándanos) representaron el 7% del valor de las exportaciones por vía aérea.

**COMPOSICIÓN DE LAS CARGAS DEL COMERCIO EXTERIOR**

- ⦿ Si bien el avión tiene una baja incidencia en el volumen total transportado en el comercio exterior argentino, su participación en el valor de las cargas es más alta, en función de las propias características de este modo (eficiente para mercaderías de bajo peso y alto precio).
- ⦿ Mientras en términos de volúmenes se destacan las frutas y las carnes, en valores la principal carga la constituyen los productos farmacéuticos.

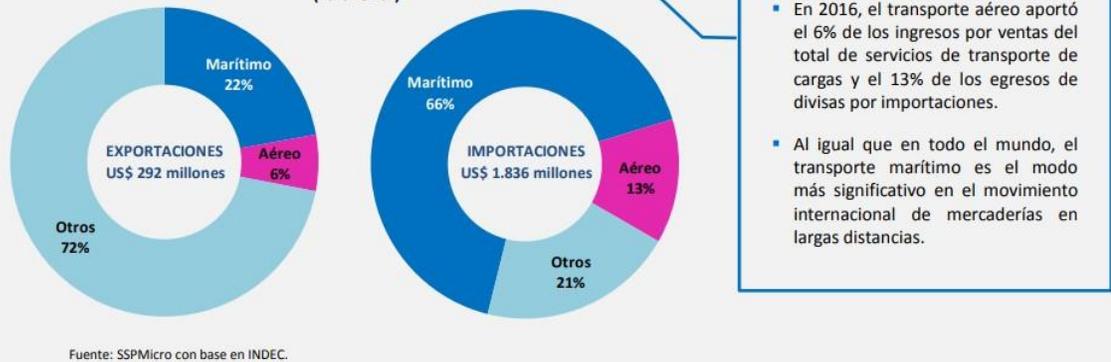
**Gráfico 12. Composición de las cargas del comercio exterior transportadas por vía aérea. Año 2017**



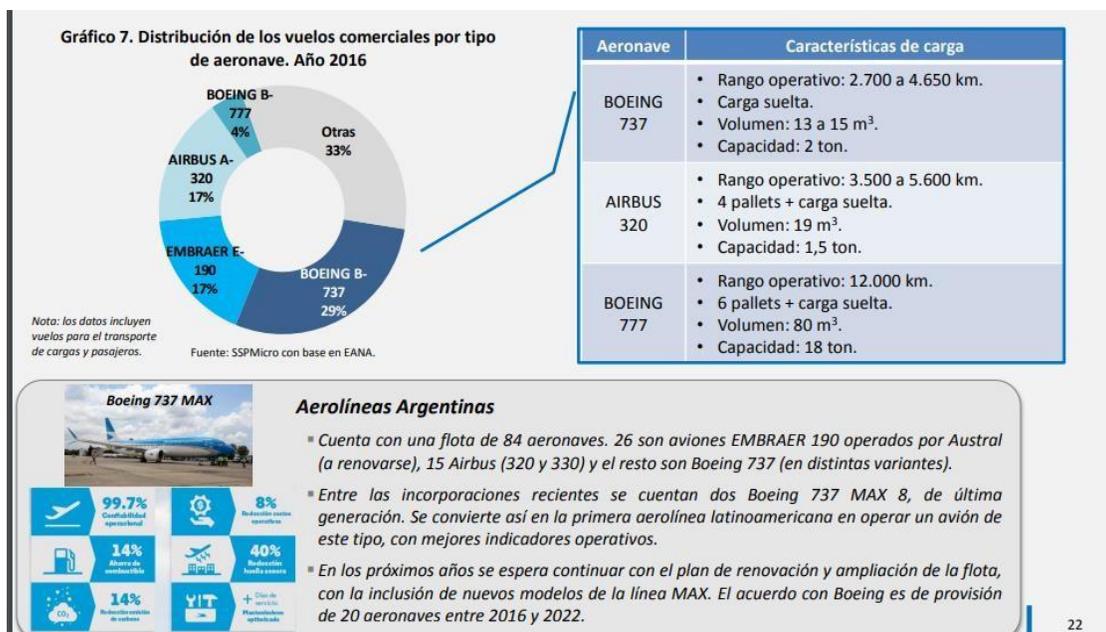
**EXPORTACIONES E IMPORTACIONES**

- ⦿ En 2016 el transporte aéreo registró ventas externas por US\$ 17 millones y compras por US\$ 239 millones.
- ⦿ Mientras las importaciones se mantuvieron relativamente estables respecto al año anterior (-0,8%), las exportaciones crecieron 40%.
- ⦿ Los fletes representaron el 2% de las exportaciones de servicios de transporte aéreo y el 8% de las importaciones, ratificando la importancia central que tiene el segmento de pasajeros para este modo.

**Gráfico 11. Exportaciones e importaciones de servicios de transporte de carga. Participación de cada modo. Año 2016 (valor en %)**



La mayoría de los vuelos comerciales se realizan en aeronaves de uso mixto (pasajeros y carga). Entre los aviones más utilizados el AIRBUS 320 es el de mayor capacidad. De todas formas, se trata de aviones chicos en relación a las flotas cargueras.

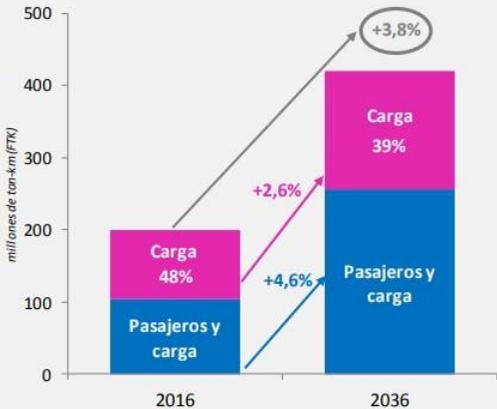


Subsecretaría de Programación Microeconómica  
**Transporte aéreo de cargas**

**MERCADO MUNDIAL**

La mayor parte de los bienes transportados por vía aérea utiliza flotas de uso combinado para pasajeros y cargas, tendencia que seguiría profundizándose en los próximos 20 años.

**Gráfico 1. Composición de las cargas transportadas, según tipo de flota**  
Año 2016 y proyección 2036  
Ton-km transportadas (FTK)



Año	Pasajeros y carga	Carga
2016	52%	48%
2036	61%	39%

Fuente: SSPMicro con base en Airbus.

- La flota exclusivamente destinada al transporte de carga da cuenta del 48% del total de los movimientos y corresponde fundamentalmente al segmento expreso (correo y paquetería), donde operan firmas tradicionales del sector (DHL, FedEx, UPS, etc.). En menor medida, se ubican los cargamentos especiales (grandes equipamientos).
- Si bien se espera que la demanda de transporte aéreo de carga crezca en los próximos 20 años a un ritmo cercano al 4% anual, se profundizaría la utilización de aeronaves de uso mixto (pasajeros y carga), en función de una mayor expansión en el movimiento de pasajeros, que generaría una ampliación de la disponibilidad de bodega.
- El transporte expreso es uno de los segmentos con mayores perspectivas, a partir del desarrollo del e-commerce.
- A nivel regional, la zona de Asia-Pacífico concentra las mayores expectativas.

14

Subsecretaría de Programación Microeconómica  
**Transporte aéreo de cargas**

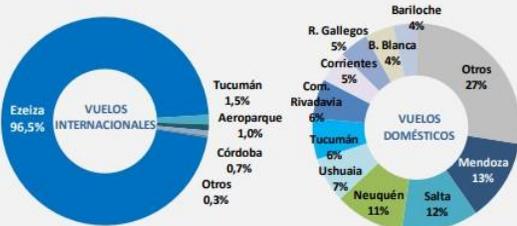
**CARGA POR AEROPUERTO**

El Aeropuerto Internacional de Ezeiza (provincia de Buenos Aires) opera como hub para el movimiento de cargas en el sistema nacional, concentrando la mayor parte del tráfico.

**Cuadro 2. Movimiento de cargas en el SNA. Año 2017**

Distribución por aeropuerto		Distribución por provincia	
Aeropuerto	Participación 2017	Provincia	Participación 2017
Ezeiza	91,7%	Buenos Aires	92,0%
Tucumán	1,7%	Tucumán	1,7%
Aeroparque	0,9%	CABA	0,9%
Mendoza	0,7%	Mendoza	0,7%
Córdoba	0,7%	Córdoba	0,7%
Salta	0,6%	Salta	0,6%
Neuquén	0,5%	Neuquén	0,5%
Ushuaia	0,4%	Tierra del Fuego	0,5%
Com. Rivadavia	0,3%	Chubut	0,5%
Corrientes	0,2%	Corrientes	0,2%
Otros	2,2%	Otras	1,6%

**Gráfico 9. Movimiento de cargas en el SNA por tipo de vuelo.**  
Distribución por aeropuerto. Año 2017



Categoría	Aeropuerto	Participación
VUELOS INTERNACIONALES	Ezeiza	96,5%
	Otros	0,3%
VUELOS DOMÉSTICOS	Otros	27%
	Mendoza	13%
	Salta	12%
	Neuquén	11%
	Tucumán	6%
	Rivadavia	6%
	Corrientes	5%
	R. Gallegos	5%
	Ushuaia	4%
	B. Blanca	4%
	Bariloche	4%
	Tucumán	1,5%
	Aeroparque	1,0%
Córdoba	0,7%	

Fuente: SSPMicro con base en ONDAT y ORSNA

- De los 55 aeropuertos que conformaron el Sistema Nacional (SNA) en 2017, sólo en 33 se registró algún tipo de movimiento de cargas aéreas.
- Muy lejos del Aeropuerto de Ezeiza, que concentra el 91,7% del movimiento operacional, se ubica el Aeropuerto Internacional de Tucumán (1,7%).
- El 92% de los movimientos de carga aérea se realizaron en la provincia de Buenos Aires, a partir de otros 10 aeropuertos que se suman a Ezeiza.
- El 4% del movimiento operacional del SNA en 2016 correspondió a cargas de correo.
- El tráfico internacional se realiza a través de un reducido número de aeropuertos (9), con una participación decisiva de Ezeiza (96,5%).
- Los vuelos internos se encuentran distribuidos en prácticamente todo el sistema. No obstante, los 3 primeros aeropuertos explicaron el 36% del movimiento de carga doméstica.
- En los aeropuertos de Ezeiza, Tucumán, Aeroparque, Córdoba y Rosario, la mayor parte de los movimientos corresponde a cargas internacionales. El resto se especializa en cabotaje.

25



*2024 – Año de la Defensa de la Vida, la Libertad y la Propiedad*

Por lo expuesto, solicito a mis pares el rápido tratamiento y aprobación del presente proyecto, que toma como base el Exp. 2983-D-2022 de autoría del Dr. Marcelo Orrego. Igualmente el contenido de este proyecto, es acorde a los lineamientos actuales del Sr. Presidente de la Nación, referidos a la política de “*cielos abiertos*”.

Nancy Viviana Picón Martínez

Diputada de la Nación

María de los Ángeles Moreno

Diputada de la Nación