

VERSION PRELIMINAR
SUSCEPTIBLE DE CORRECCION
UNA VEZ CONFRONTADO
CON EL EXPEDIENTE ORIGINAL

DIRECCION GENERAL

COMUNICACIONES

(S-2183/2021)

PROYECTO DE COMUNICACIÓN

El Senado de la Nación

Vería con agrado que el Poder Ejecutivo, a través de los organismos que correspondan, informe lo que a continuación se solicita:

- ¿Por qué aún no se han restituido la totalidad de los vuelos de Aerolíneas – Austral a los niveles de marzo 2020? ¿Por qué se sigue condenando al aislamiento a gran parte de las provincias de nuestro país?
- ¿Cuándo estima el Poder Ejecutivo Nacional normalizar la conectividad aérea en todo el país? ¿Por qué, durante los 18 meses de aislamiento, no se planificó el regreso de la actividad para el momento en que dispusiera el levantamiento de la cuarentena?
- ¿Cuál es la situación de la flota de 26 Embraer 190 de Aerolíneas – Austral? ¿Cuántas de estas aeronaves tareas se encuentran con tareas de mantenimiento vencidas? ¿Cómo inciden las mismas en la disponibilidad de estas aeronaves y en las rutas y frecuencias aún no regularizadas a los niveles previos a marzo de 2020? ¿Por qué no se aprovecharon estos 18 meses de parálisis de los vuelos para realizar estas tareas de mantenimiento?
- ¿Aerolíneas – Austral tienen planes de revertir esta situación armando tres líneas de mantenimiento mayor (una en Aeroparque y dos en Ezeiza)? ¿Cuánto estarían listas las mismas para recuperar la operatividad de la totalidad de la flota? ¿Por qué no avanzaron en el montaje los últimos 18 meses?
- ¿Cuáles son las proyecciones que realiza actualmente el Ministerio de Transporte sobre el crecimiento del sector en los próximos años? ¿Pretende hacerlo exclusivamente sobre la base de la aerolínea de bandera o cree indispensable potenciar el desarrollo de aerolíneas privadas?
- ¿Cuántos vuelos de cabotaje y qué cantidad de pasajeros transportaba Aerolíneas – Austral en julio de 2019 y cuántos en julio de 2021?
- ¿Por qué compañías de aeronavegación como Jetsmart tuvieron más vuelos en julio de 2021 que en julio de 2019 con similar cantidad de pasajeros, mientras Aerolíneas – Austral aún no recuperó las frecuencias pre pandemia?

- ¿Cuál es la capacidad operativa de Aeroparque? ¿Cuántas aeronaves de Aerolíneas – Austral están operando regularmente desde el mismo? ¿No considera que la falta de autorización a Flybondi y Jetsmart para operar más aeronaves desde Aeroparque, así como el cierre de El Palomar, constituyen medidas precipitadas, caprichosas y desatinadas que solo persiguen la intención de impedir la libre competencia en el sistema de navegación aerocomercial argentino?
- ¿Cuál es el factor de ocupación y las horas diarias de uso de la flota de Aerolíneas – Austral?
- ¿En qué estado se encuentran los planes para reemplazar los Embraer 190 por Boeing 737 MAX?
- ¿Cuántas compañías aéreas que volaban regularmente en, desde y hacia la Argentina decidieron, durante 2020 y 2021 suspender sus operaciones de forma temporal o permanente en nuestro país?

Julio C. Martínez .- Pablo D. Blanco .- Alfredo L. De Ángeli .-María A. Vucasovich .- Stella M. Olalla.- Oscar A. Castillo .-María B. Tapia.- Guadalupe Tagliaferri .- Víctor Zimmermann .- Claudio J. Poggi .- Laura E. Rodríguez Machado.- Mario R. Fiad

FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

La apertura del mercado aerocomercial ensayado por la gestión anterior se reflejó rápidamente en los números: en 2015, en Argentina, sólo habían viajado 10,5 millones de pasajeros en vuelos de cabotaje; para 2019, y con dos fuertes devaluaciones en el medio, la cifra había ascendido a 16,5 millones, un crecimiento del 57 por ciento. Pero en marzo de 2020 llegó la pandemia y lo que se había logrado en poco tiempo no solo se detuvo, sino que fue hacia atrás.

El mercado de cabotaje de hoy, en cantidad de pasajeros, equivale al de 1981. Se estima que terminaremos 2021 con apenas 5 millones de pasajeros, un retroceso atribuible en parte a la pandemia, pero, sobre todo, a la política aerocomercial que decidió asumir este gobierno.

Si bien el 2020 fue un año horrible en todo el mundo, en la Argentina fue mucho peor. A la suspensión provisoria de vuelos de marzo, se sumó la cancelación total hasta agosto. En junio Latam, el segundo jugador del mercado, anunciaba el cese de actividades, golpeada por las sucesivas devaluaciones y la gran conflictividad de los gremios locales. Latam se fue porque la Argentina era el peor de todos los mercados en los que operaba y le salía más barato cerrar e irse que

intentar venderla. Pero también quebró Flyest, y Avian Líneas Aéreas y Andes no saben si van a poder volar.

En noviembre de 2019 ya se había retirado del mercado de cabotaje Norwegian Air Argentina, cuyas operaciones fueron compradas por Jetsmart, lo que le permitió realizar desde Aeroparque las operaciones que, hasta el momento, realizaban desde el aeropuerto de El Palomar. La aeroestación bonaerense, reconvertida para las operaciones civiles en 2018, en poco tiempo se convirtió en el tercero del país por su movimiento aéreo, apenas por detrás de Ezeiza y Aeroparque. Sin embargo, sea por las acciones de amparo para frenar sus operaciones, como por el recelo de los gremios aeronáuticos y/o por la poca convicción del concesionario Aeropuertos Argentina 2000, la pandemia brindó la excusa para su cierre el 15 de diciembre de 2020.

El cierre de El Palomar despertó la lucha entre el Gobierno y Flybondi por cuál sería la nueva base de operaciones. La intención oficial era relocalizar todo en Ezeiza y dejar Aeroparque para Aerolíneas Argentinas y Austral -que ya comenzaron su proceso de fusión- y Jetsmart. Pero las autoridades de Flybondi comenzaron una carrera contra el reloj para impedirlo y finalmente consiguieron el traslado a Aeroparque, aunque ahora, junto a Jetsmart, se encuentran esperando autorización para poder sumar aeronaves a su operación desde dicha aeroestación.

Jetsmart ya tiene la posibilidad de sumar un quinto avión, que hoy está en Chile, antes de fin de año. En tanto Flybondi, sumará dos aeronaves en estos meses y ya tienen encargada la quinta para el cuarto trimestre, con el objetivo de terminar 2022 con siete aviones.

Con el actual gobierno, la política aerocomercial no está al servicio de mejorar la conectividad o el acceso al transporte aéreo, sino para proteger a la línea aérea de bandera y los negocios vinculados a ella. Cuando llegaron las low cost, se generó un boom en la demanda que incluso benefició a Aerolíneas, que de 2018 a 2019 creció entre 800.000 y 1 millón de pasajeros, lo que deja en claro que la competencia mejora la eficiencia del sistema, baja las tarifas y democratiza el acceso al transporte aéreo.

Para que la operación sea rentable y mantener costos eficientes, los aviones tienen que usarse alrededor de 13 horas por día, con un factor de ocupación superior al 75 por ciento. Como eso resulta muy difícil en este contexto, las lowcost están tratando de mantener la mayor cantidad de rutas posibles, a veces fusionando vuelos o uniendo destinos que tienen una misma dirección. La aerolínea de bandera, por su parte, sigue recibiendo el subsidio por parte de todos los argentinos.

Según cálculos de Flybondi, Argentina tiene un alto potencial de crecimiento. El pico de 2019 fue de 0,3 viajes por habitante al año, muy lejos de otros países de la región que superan del promedio de un viaje por persona al año. Para la aerolínea, se deberían buscar tasas de 0,7 viajes por persona al año, lo que significaría más que duplicar la cantidad de pasajeros. Argentina tiene potencial para hacer 32 millones de viajes por año, lo cual debería ser el objetivo común como industria.

Si bien a nivel mundial la oferta de asientos se ha recuperado en un 70% y América Latina un 58% en comparación con enero de 2020, en Argentina la recuperación es del 23% de su capacidad. Si la comparamos con mercados similares en la región, las aerolíneas en Colombia ofrecen hoy el 75% de su capacidad en promedio, 3,5 veces más que Argentina. Inclusive, Chile que ha cerrado recientemente sus fronteras, tiene el 41% de oferta de asientos o 2,5 veces más que Argentina.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) estima que el número mundial de pasajeros se recupere, este año, en un 52%, respecto a 2019. Mientras que para el año que viene esa cifra esperan que alcance el 88% y que para 2023 se recupere en su totalidad.

En el caso argentino, el impacto de la pandemia en el tráfico aéreo, que se restringió durante una buena parte de 2020, ha sido de los mayores de la región y la recuperación de daría hacia 2025, según la calificadora de riesgos FixScr. Y es que la pandemia y cambios en el escenario político de Argentina han hecho tambalear el promisorio futuro que vaticinaba la IATA en 2019 para el país, cuando preveía un crecimiento del 92% en los siguientes 20 años, que equivalía a 18,3 millones de pasajeros adicionales y US\$ 22.500 millones al PIB.

A esto debemos sumar las compañías que se van del país. Primero fue Latam y hoy ya suman nueve compañías aéreas que volaban regularmente en la Argentina y, en el último año, decidieron suspender sus operaciones de forma temporal o permanente: además de Latam, Qatar Airways, Air New Zealand, Emirates, Ethiopian Airlines, Alitalia, Gol, Azul Linhas Aéreas Brasileiras y Air Canada suspendieron las actividades en el país de forma indefinida.

Latam, que llegó a tener un market share del 25%, al retirarse, dejó en claro los problemas sistémicos de nuestro país más allá de la pandemia: falta de competitividad, costos caros y presión de gremios y sindicatos. “En relación al costo en dólares de una hora de vuelo por tripulante durante 2019 y su relación con el resto del Grupo LATAM, advertimos que el costo en dólares de un tripulante en cabina es 101% más elevado en Argentina que en el promedio del Grupo. En relación a las tripulaciones de mando, los costos son un 43% mayor. En tierra

podemos confirmar la máxima de LAN Argentina, contamos con la productividad más baja es la región pero los sueldos más elevados”, resume el informe presentado por la compañía ante el Ministerio de Trabajo.

Los especialistas consideran que Aerolíneas Argentinas tiene un déficit crónico por culpa de tres factores principales: tarifas netas insuficientes; alto gasto de estructura; y baja productividad de la tripulación y los aviones, entre otros. Según el Presupuesto 2021, Aerolíneas perderá este año U\$S 400 millones, monto que el Tesoro deberá cubrir, aunque seguramente esa pérdida será superior, dado que, por ejemplo, el precio del combustible se ha incrementado más del 50% en los últimos seis meses, costo que representa el 30% del gasto total de una aerolínea.

Aunque las pérdidas de la línea argentina se habían bajado a U\$S 181 millones en 2017, en 2019 la demanda de subsidios ya estaba nuevamente orillando los U\$S 492 millones.

Ricardo Cirielli, ex subsecretario de Transporte Aero comercial entre 2003 y 2007, y actual secretario general de la Asociación del Personal Técnico Aeronáutico, propone desarrollar una unidad de negocios que realice trabajos de mantenimiento a aeronaves de terceros y obtener, de esta manera, ingresos. Además, dice que se debería desarrollar el negocio de logística para que a través de aviones cargueros ARSA transporten carga.

Para el consultor Armas Maes, la administración debe diseñar un plan sólido para la recuperación, que debe incluir la reestructuración de la flota, de su sistema de rutas y las estrategias de precios, para intentar ser rentable en tres o cuatro años. También recomienda que ARSA impulse otras fuentes de ingresos, por ejemplo, a través de la venta de servicios complementarios por pasajero con el objetivo de generar un 25% en ingresos complementarios a la tarifa; e impulsando el negocio de carga.

Mientras tanto, las lowcost suman destinos y esperan autorización para traer más aviones a Aeroparque, sin que hasta el momento hayan tenido una respuesta positiva de las autoridades aeroportuarias por una supuesta falta de espacio disponible en el aeroparque metropolitano.

Al igual que con el manejo de la pandemia, la ideología y la falta de sentido común, destruyeron una política que beneficiaba a todos los argentinos.

Por todo lo expuesto, Señora Presidente, solicito la aprobación del presente proyecto de comunicación.

Julio C. Martínez .- Pablo D. Blanco .- Alfredo L. De Ángeli .-María A. Vucasovich .- Stella M. Olalla.- Oscar A. Castillo .-María B. Tapia.- Guadalupe Tagliaferri .- Víctor Zimmermann .- Claudio J. Poggi .- Laura E. Rodríguez Machado.- Mario R. Fiad

DIRECCION GENERAL DE PUBLICACIONES