

# **PROYECTO DE LEY**

## **LEY DE REACTIVACIÓN DEL SISTEMA AEROCOMERCIAL ARGENTINO - ACTUALIZACIÓN DE LA POLÍTICA AEROCOMERCIAL**

Artículo 1°.- Modifíquese el artículo 37 del Código Aeronáutico Argentino aprobado por ley N° 17.285, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“Las aeronaves son públicas o privadas. Son públicas las destinadas al servicio del poder público y las demás privadas, aunque pertenezcan al Estado.*

*A los fines del transporte aéreo las aeronaves se clasificarán de acuerdo con su capacidad según sea su peso máximo de despegue certificado o el porte en relación con la cantidad de pasajeros habilitados a transportar y sean de reducido, mediano o gran porte. “*

Artículo 2°.- Modifíquese el artículo 97 del Código Aeronáutico Argentino aprobado por ley N° 17.285, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“La explotación de servicios de transporte aéreo será realizada por personas de existencia visible o ideal constituidas en el país conforme a la legislación vigente, quedando bajo el efectivo control regulatorio y normativo de las autoridades y legislación nacional.*

*Las empresas aéreas extranjeras no podrán tomar pasajeros, carga o correspondencia en la República Argentina, para su transporte a otro punto del país.”*

Artículo 3°.- Modifíquese el artículo 98 del Código Aeronáutico Argentino aprobado por ley N° 17.285, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“Las personas de existencia visible que exploten servicios de transporte aéreo deberán estar domiciliadas y tener su domicilio real en la República.”*

Artículo 4°.- Modifíquese el artículo 99 del Código Aeronáutico Argentino aprobado por ley N° 17.285, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“Las personas de existencia ideal que exploten servicios aéreos deberán cumplir con los siguientes requisitos:*

- a) Estar constituidas conforme a leyes argentinas;*
- b) La propiedad sustancial y el control y dirección de la empresa, incluyendo a los miembros del directorio, gerentes, consejo de administración o administradores, deben estar en manos de personas con domicilio real en la República Argentina. Las transferencias de acciones que se realicen deberán ser informadas a la autoridad aeronáutica para su revisión y autorización, dentro de los ocho días de producidas, con todos los detalles de la misma.*
- c) Tener establecido el domicilio permanente de su oficina principal, base operativa y de mantenimiento en el territorio argentino.”*

Artículo 5°.- Modifíquese el artículo 102 del Código Aeronáutico Argentino aprobado por ley N° 17.285, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“Los servicios de transporte aéreo serán realizados mediante concesión otorgada por el Poder Ejecutivo si se trata de servicios regulares, o mediante autorización otorgada por el Poder Ejecutivo o la autoridad aeronáutica, según corresponda, en el caso de transporte aéreo no regular.*

*El procedimiento para la tramitación de las concesiones o autorizaciones será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de audiencia pública, para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios a realizar con aeronaves de mediano y gran porte, pudiéndose exceptuar de dicho régimen los servicios a realizar con aeronaves de reducido porte. Dicha audiencia se convocará anualmente y toda vez que existan peticiones por parte de nuevos explotadores o de ampliación de servicios por parte de transportadores existentes, que hayan calificado según lo establecido por el artículo 105 de este código.”*

Artículo 6°.- Modifíquese el artículo 3 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“En el orden interno continuará asegurándose la vinculación aerocomercial entre puntos del país mediante servicios de transporte aéreo troncales y regionales estatales, mixtos y privados, exclusivamente de bandera nacional”.*

Artículo 7°.- Modifíquese el artículo 5 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“Las empresas que exploten servicios aéreos regulares y no regulares de transporte aéreo en el ámbito interno, en especial las regionales que operen aeronaves de menor o mediano porte, según se especifica en el artículo 38 inciso c) de la presente ley, y sirvan o propongan servir rutas de baja densidad en el interior del país, y que cumplan con lo establecido en el artículo 37 de la presente ley, serán apoyadas mediante la adopción de medidas, regímenes adecuados y/o beneficios que tiendan a asegurar la estabilidad, eficiencia y expansión del servicio, comprendiendo, entre otras, las siguientes formas de ayuda:*

- 1) Facilitación para la adquisición y mantenimiento de materiales y equipos, dando preferencia a la industria nacional;*
- 2) Autorización y eliminación de los derechos de importación de aeronaves, equipos, repuestos, partes, componentes y materiales, tanto nuevos como usados, a utilizar en los servicios internos y cuya fabricación o reparación no se realice en el país;*
- 3) Liberación o reducción de gravámenes que incidan en los servicios de transporte interno, tanto regulares como no regulares;*
- 4) Exención, para los servicios dentro del territorio, del Impuesto al Valor Agregado a los combustibles, lubricantes y seguros aeronáuticos, excluyéndose respecto de estos últimos de la obligación de contratarlos en el país;*
- 5) Exención del impuesto mencionado en el inciso anterior a la adquisición o leasing con opción a compra de aeronaves y sus repuestos, partes o componentes a ser utilizados en los servicios internos;*

6) *Permitir la utilización de los saldos de libre disponibilidad de este impuesto para el pago de cualquier otro impuesto de carácter nacional u obligaciones con el Sistema Único de la Seguridad Social.”*

Artículo 8°.- Modifíquese el artículo 6 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“El Poder Ejecutivo Nacional complementará económicamente a los transportadores nacionales que presten servicios aéreos regulares para cubrir los quebrantos económicos producidos por la aplicación de tarifas no retributivas en aquellos servicios de transporte aéreo regular que revistan el carácter de especial interés para la Nación y que sean realizados en rutas o sectores de rutas que hayan sido declarados de interés general según lo expresado en el artículo 33 de la presente ley.*

*Los beneficios que obtengan en el resto de la explotación de servicios aéreos regulares, como resultado de la aplicación de tarifas superiores a la tarifa retributiva, compensarán el monto de complementación económica a otorgar.*

*Asimismo y reconociendo el carácter estratégico del transporte aéreo para la nación y la necesidad de evitar el impacto negativo que provoca a los explotadores nacionales las variaciones del nivel de precios del crudo en sus estructuras de costos, adoptará todas las medidas que sean necesarias para asegurar que el precio del combustible aeronáutico utilizado por las empresas que exploten servicios de transporte aéreo en el ámbito interno, no supere el 30% de sus costos directos de explotación.”*

Artículo 9°.- Modifíquese el artículo 8 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“Se propenderá, en lo que concierne al transporte aéreo internacional, a facilitar la operación de entrada y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo de conformidad con los acuerdos y convenios internacionales de los cuales la Nación sea parte, mediante la coordinación de los órganos especializados.*

*Con igual propósito que el enunciado para los servicios internacionales, se adoptarán medidas de agilización que promuevan la incorporación, ampliación y desarrollo de líneas aéreas nacionales internas, incluyendo y en particular, las que operen o propongan operar rutas regionales que*

*vinculen destinos en el interior y de estos con los de países limítrofes, con aeronaves de menor o mediano porte y permitan conformar un sistema de transporte aéreo nacional integral, descentralizado e interconectado con la red troncal y la región.”*

Artículo 10°.- Modifíquese el artículo 28 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“Para dar aprobación a los horarios propuestos por los explotadores, deberán tenerse especialmente presente los intereses de la Nación, los de los usuarios, los de los propios transportadores aéreos y, en especial, limitaciones determinadas por la infraestructura aeroportuaria o de tránsito aéreo, tendiendo a evitar superposiciones que resulten perjudiciales para el servicio, aumenten la congestión o afecten al medioambiente.*

*Todo sistema de asignación de turnos – SLOTS - deberá ser justo, no discriminatorio y transparente y tener en cuenta los intereses de todos los transportadores participantes con la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria.”*

Artículo 11°.- Modifíquese el artículo 29 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“A los fines señalados en el artículo precedente, se propiciará un entendimiento entre los explotadores de una misma ruta o sector de ruta cuyas diagramaciones de servicios de conformidad con los horarios propuestos, resulten perjudiciales para los usuarios o los mismos transportadores.”*

Artículo 12°.- Modifíquese el artículo 30 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“Si no se lograra el entendimiento señalado en el artículo 29 de conformidad con los respectivos derechos de tráfico acuerden a dichos transportadores, en el orden internacional, o a las que surjan de las concesiones, en el orden interno, se adoptarán las medidas pertinentes para normalizar la situación, dándose prioridad a aquellos turnos - slots - que se sustenten en la necesidad de mantener una red interconectada o vuelos en conexión”*

Artículo 13°.- Modifíquese el artículo 32 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“A los efectos señalados en el Artículo 3°, se establecen los siguientes principios básicos:*

*a) Que el transporte aerocomercial, tanto troncal como regional, actúe como un instrumento eficiente al servicio del desarrollo nacional, en general, y del turismo, en particular, intercomunicando adecuadamente las distintas regiones del país, mediante la coordinación de esfuerzos estatales, mixtos y privados, en un conjunto armónico en el que se eviten superposiciones perjudiciales;*

*b) Que de la totalidad de la capacidad autorizada, medida en asiento/kilómetro, para satisfacer la intercomunicación troncal con servicios regulares que se presten con aeronaves de gran porte, Aerolíneas Argentinas y Austral cubran no menos del 50 %, teniendo los otros transportadores de bandera nacional la posibilidad de llegar a cubrir hasta el 50 % restante con el total de las prestaciones de todos ellos, debiéndose distribuir los servicios tendiendo al logro de este objetivo de conformidad con lo determinado en la presente ley;*

*c) Que la oferta de capacidad en cada servicio regional o troncal, que operen o propongan operar los transportadores aéreos utilizando aeronaves de reducido, mediano o gran porte, según se especifica en el artículo 38 inciso c) de la presente ley, permita satisfacer adecuadamente las necesidades públicas de conectividad nacional, regional o turísticas, y guarde estrecha relación con la demanda a fin de que las prestaciones sean efectuadas a un coeficiente de ocupación económicamente razonable.*

*d) Que la petición de modificación de capacidad por parte de un transportador se encuadre dentro de un criterio que no altere el formato de línea aérea, regional o troncal, según fuera presentado a la autoridad de aplicación y motivara, por parte de la misma, el interés público para otorgarle la concesión o autorización.*

*e) Que en aquellos casos de excepción debidamente comprobados, en que sea imprescindible la prestación del servicio regular con una determinada frecuencia para asegurar adecuadamente la vinculación de puntos del territorio argentino, de una red interconectada o la conexión con servicios hacia o desde países de la región, el transportador aéreo*

*realice los vuelos necesarios aun cuando ello implique la disminución del coeficiente indicado en el inciso c) anterior;*

*f) Que la concurrencia de transportadores aéreos en una misma ruta o tramo de ruta, sólo se efectúe en aquellos casos en que el potencial de tráfico lo justifique y que las tarifas de los servicios sean económicamente retributivas;*

*g) Que no obstante lo señalado en el precedente inciso f) se permita la concurrencia de transportadores aéreos en aquellos tramos de ruta que correspondan ser atendidos por un solo explotador, cuando ello resulte imprescindible para la debida atención de otros servicios internos, de una red interconectada de alimentación de tráficos regionales, troncales o internacionales con países de la región o de una necesidad turística estacional no satisfecha;*

*h) Que la facultad de alteración o modificación de escalas, prevista para que un transportador pueda adaptar sus operaciones en función del comportamiento del tráfico, no resulte en una modificación estructural de las rutas, tramos de ruta o red, tal como fueron concedidas y se desvíe, por tal motivo, del interés público tenido en cuenta por parte de la autoridad de aplicación al momento de otorgarlas.*

*i) Que se oriente la acción de los transportadores aéreos nacionales, para que sus respectivos tráficos internos en conexión hacia o desde el exterior en rutas de largo recorrido, sean servidos por explotadores aéreos de bandera nacional.*

*En los casos que dicho tráfico interno conecte con servicios intrarregionales, tal orientación será sobre los transportadores de bandera nacional que las sirvan o los explotadores de los países de la región, siempre y cuando estos últimos, mantengan un modelo de negocio de similares características que el ofrecido por las líneas aéreas nacionales.”*

Artículo 14°.- Modifíquese el artículo 33 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“La autoridad fiscalizadora del transporte aéreo comercial determinará y mantendrá actualizado el plan de rutas troncales y regionales internas de interés general para la Nación sujetas a complementación según el artículo 6 – primer párrafo – de la presente Ley, a fin de lograr la*

*vinculación de puntos del territorio argentino mediante las concesiones de servicios respectivos, todo ello de conformidad con lo establecido por el artículo 3° de la presente ley.*

*A estos efectos se tendrá especial consideración respecto de aquellos transportadores regionales que sirvan o propongan servir rutas de interés general de menor densidad que le den conectividad a destinos y regiones estratégicas del interior del país impulsando y dando consistencia a un sistema integral de transporte aéreo interconectado nacional.*

*Asimismo y en coordinación con el Comité Interministerial de Facilitación Turística se determinará y mantendrá actualizado el conjunto de destinos estratégicos de interés turístico de la nación a los efectos de otorgar las concesiones y autorizaciones respectivas para lograr su efectiva vinculación y desarrollo.”*

Artículo 15°.- Modifíquese el artículo 36 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“A los efectos de la adquisición y/o arrendamiento de aeronaves para su posterior afectación a los servicios del explotador, éste deberá contar, en cada caso, con autorización previa, la que se acordará teniendo especialmente presente las características de los tráficos, según sean estos troncales, regionales o turísticos, necesidades públicas en general y de las regiones del interior y provincias en particular, la conformación de redes interconectadas y la economía de la explotación, como asimismo la homogeneización y modernización de los equipos de vuelo.”*

Artículo 16°.- Modifíquese el artículo 38 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“La adecuación de los servicios internos a los principios básicos precedentemente establecidos en el artículo 32 de la presente ley, se ajustará a lo siguiente:*

*a) En las rutas o tramos de rutas cuya explotación de lugar a nuevas concesiones se deberá tener en cuenta para otorgarlas, además de lo previsto en el inciso b) del artículo 32:*

*– La naturaleza y características del servicio a prestar, sean estos troncales, regionales, de bajo costo o de servicio completo;*

*– Los derechos que en principio asistan a los explotadores interesados;*

*– El volumen del tráfico y tarifas aplicables;*

*– Las aeronaves a utilizar según lo prescripto en el inciso c) del presente artículo, así como también, factibles conexiones y conformación de operaciones en red;*

*– Distribución equitativa de los servicios internos y demás elementos de juicio que sean aplicables;*

*b) En las rutas o tramos de rutas que de conformidad con el inciso f) del artículo 32 puedan ser explotadas en concurrencia, ésta se ajustará al siguiente procedimiento:*

*– Si se tratase de una ruta o tramo de ruta no explotados, las empresas peticionarias tendrán derecho a una distribución equitativa de la capacidad, teniendo en consideración el porte de las aeronaves propuestas para satisfacerla;*

*– Si se tratase de una ruta o tramo de ruta ya explotado por un transportador aéreo, la incorporación de otro explotador se autorizará en la medida en que la necesidad pública lo vaya exigiendo. Desde esa oportunidad cada aumento que requiera la demanda será distribuido en forma equitativa, teniendo en cuenta el porte de las aeronaves propuestas para satisfacerla.*

*– Si la ruta o tramo de ruta ya estuviesen explotados en concurrencia, se respetarán las capacidades acordadas a cada transportador, sin perjuicio de que se arribe a una equiparación de ofertas y posteriormente distribuir todo aumento de las mismas en forma equitativa teniendo en cuenta el porte de las aeronaves propuestas para satisfacerla.*

*– Teniendo en cuenta lo establecido precedentemente, no se brindará la complementación económica que se menciona en el artículo 6° de la presente ley a los servicios de bajo costo o que operen en concurrencia, salvo los casos previstos en el inciso g) del artículo 32 y siempre que el tramo de ruta haya sido declarado de interés general o turístico para la Nación.*

*c) En la capacidad de las aeronaves a utilizar por los explotadores se tendrá en cuenta el porte en el caso de transporte de pasajeros o mixto; o su peso, determinado este por su máximo de despegue certificado - MTOW -, en el caso del transporte de cargas; clasificadas como se especifica a continuación:*

*– Porte; reducido hasta 10 pasajeros; mediano de 10 a 70 y gran porte más de 70 pasajeros*

*– Peso: reducido hasta 38 tn de MTOW y gran porte más de 38 tn de MTOW.”*

Artículo 17°.- Modifíquese el artículo 39 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“No será considerada como concurrencia la incorporación de otros transportadores a tramos de rutas troncales, en aquellos casos en que dicha incorporación responda a necesidades turísticas estacionales insatisfechas o se lleve a cabo con aeronaves de reducido o mediano porte, según se especifica en el artículo anterior, que tengan como objetivo atender necesidades regionales o locales que no se hallen adecuadamente satisfechas por los explotadores de aquellas rutas.”*

Artículo 18°.- Modifíquese el artículo 40 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“Los transportadores que utilicen aeronaves de mediano o gran porte deberán ajustar su explotación a los siguientes requisitos;*

*a) Que cada vuelo no regular a efectuar tenga por objeto atender una necesidad de transporte o turística que por los servicios regulares no se pueda satisfacer en las condiciones requeridas por la demanda;*

*b) Que la sucesión de vuelos no regulares, no configure un servicio regular.”*

Artículo 19°.- Modifíquese el artículo 46 de la ley 19.030, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“A los efectos de asegurar la observancia de las tarifas aprobadas para las prestaciones internas, se obrará de conformidad con lo establecido por el artículo 22 y 25 de la presente ley.”*

Artículo 20°.- Ínstese al Poder Ejecutivo a que modifique el Decreto Nro. 52/1994, el Art. 10 del Decreto Nro. 1012/2006, la Resolución 68/2000 de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial a los efectos de adecuar dichas normas a lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 21°.- De forma.

Fundamentos

Señor Presidente:

La política aerocomercial argentina está regulada fundamentalmente por la Ley 17285 - Código Aeronáutico del año 1967 y la ley 19030 de Política Aérea, del año 1971. En ambos casos, como otras leyes orgánicas sobre aviación civil, datan de más de 4 décadas con el consiguiente atraso en la solución de problemas que han surgidos en los últimos años propios de la permanente evolución comercial y tecnológica del transporte aéreo y la globalización.

Es prioritario encarar una actualización y modernización de la legislación nacional en consonancia con la tendencia mundial, en general, y la necesidad de resolver ciertos aspectos que presenta la problemática aerocomercial nacional, en particular.

Ello permitirá una reactivación del sistema de transporte aéreo argentino, tanto regional como troncal, generando una mayor conectividad y desarrollo económico a nivel interno, se promuevan inversiones, creación de puestos de trabajo y en definitiva se genere un impacto económico sobre diferentes sectores vinculados y destinos estratégicos del interior del país.

La reactivación que se propone con el presente proyecto está basada en 3 pilares fundamentales, que son:

- I. El ingreso de capitales en las líneas aéreas nacionales, adecuando la normativa a principios recomendados y ya probados en el orden internacional;
- II. La reactivación del paralizado Sistema de Vuelos Regionales internos, a los efectos de lograr la necesaria conectividad y desarrollo económico del interior del país, sin afectar a los vuelos troncales, que actualmente se protegen a expensas de aquel;

- III. La definición de la tan debatida cuestión impositiva, por ser este un aspecto clave para la viabilidad y sustentabilidad del sector y su reactivación.

Por todo ello se propone que, hasta tanto se promulgue un nuevo Código Aeronáutico y una nueva Ley de Política Aérea ( según ya fuera esbozado en los considerandos del Decreto 1012/06 ), se proceda, sin dilaciones, a la modificación y adecuación de ciertos artículos del mencionado Código y fundamentalmente de la Ley 19030 ( la que es consistente mantener en su estructura normativa ), a los efectos de incorporar nuevas directrices y conceptos más modernos.

Ello permitirá adoptar políticas de transporte aéreo con un mayor rigor orgánico y, fundamentalmente, una mayor flexibilidad de nuestra política aerocomercial para promover su desarrollo.

Manteniendo ambos plexos normativos ( Código Aeronáutico y Ley 19030 ) en sus lineamientos generales, pero introduciendo las modificaciones propuestas, se mejorará, sin duda su interpretación y se promoverá la necesaria reactivación del sistema aerocomercial argentino en el corto plazo; un sector estratégico para el desarrollo económico y turístico nacional.

- I. La incorporación de capitales extranjeros – La propiedad sustancial y el control efectivo.

La incorporación de capitales extranjeros, con la “privatización” de Aerolíneas Argentinas y Austral al estado español, luego al grupo español Marsans y la incorporación de LAN al mercado interno, se concretó mediante el Decreto 52/94, restablecido en su vigencia por el 1012/06, por el cual se interpretó lo que el artículo 99 del Código Aeronáutico no dice. Lo que si dice este artículo es que la propiedad sustancial y el control efectivo de las sociedades comerciales deben ser mayoritariamente argentinas y tener además su domicilio en nuestro país.

Esta interpretación fue tomada de la ley de Inversiones Extranjeras (t.o. Decreto 1853/93) artículo 2 inciso 4, donde solo se exige que el domicilio de estas sociedades que exploten servicios de transporte aéreo debe fijarse en Argentina, sin importar el origen del capital.

La flexibilización del tradicional concepto de propiedad sustancial, a los efectos de permitir la inversión de capitales extranjeros, es una realidad a nivel mundial, pero el mismo debe ser incorporado debidamente a nuestro Código con una fórmula aceptada y de interpretación unánime a nivel internacional, manteniendo el efectivo control reglamentario y normativo en materia aerocomercial y de seguridad tanto operacional como de la aviación civil, en manos del Estado.

Se propone entonces incorporar la fórmula de la oficina y base operativa principal con domicilio en la República Argentina y el efectivo control regulatorio y normativo por parte de las autoridades nacionales, cuya contenido alcances e interpretación es unánime a nivel internacional.

La apertura con un carácter menos restrictivo, en cuanto a las inversiones extranjeras tan necesarias en nuestra aviación comercial, quedará así plasmada en nuestra legislación principal bajo una fórmula técnicamente precisa y con una orientación orgánica y acorde con la tendencia mundial.

El Estado siempre mantendrá un activo control reglamentario y normativo efectivo mediante la facultad irrevocable del poder concedente en la materia, quien podrá ajustar la incorporación de estos capitales según los intereses públicos, otorgando, negando o revocando concesiones o derechos de tráfico en concordancia con el resto de las normas de política aérea nacional en lo que respecta a la necesidad, utilidad o urgencia de estos servicios. Además serán las mismas autoridades de aplicación las que darán autorización en cuanto a sus frecuencias, horarios, tipo de avión y tarifas, todo ello con ajuste a las normas de sana competencia nacionales y de defensa del consumidor.

## II. Incorporación de nuevos explotadores al mercado – Reactivación del sistema de vuelos regionales

Como consecuencia de las políticas de protección hacia Aerolíneas Argentinas y Austral, de los últimos años, por un lado, y de mantener un desarrollo monopólico de la regional SOL Líneas Aéreas por el otro, se ha bloqueado el ingreso de nuevos explotadores al mercado o la ampliación de rutas por parte de transportadores nacionales existentes, mediante el recurso administrativo de no convocar (por más de 8 años) a la Audiencia Pública prevista en el art 102 - segundo párrafo - del Código Aeronáutico.

No se tomó debida cuenta que la mayoría de estos proyectos, ya calificados según lo establecido por el art 105 del código y el decreto 2186/92 respectivo, han propuesto operaciones regionales basadas en el interior del país con aeronaves de menor o mediano porte turbohélices que no pueden ser, de modo alguno, competitivos con Aerolíneas Argentinas, Austral, LAN o DINAR, sino más bien alimentadores de su tráfico troncal y complementarias de un sistema que hoy solo detenta la monopólica SOL, en una operación fuera de rango para una regional (lineal no en red) y en una extensión nacional.

El argumento esgrimido para sostener esta protección deriva porque, en los últimos años, transportadores que se presentaban como regionales para volar rutas de alto interés para la Nación, luego, y por una interpretación errónea de la legislación respectiva, modificaban estructuralmente sus rutas y la clase o tipo de avión, avanzando sobre el mercado nacional en rutas ya servidas por las troncales (casos LAPA o SW).

Esta práctica fue posible por la sesgada interpretación de las normas del Código Aeronáutico en sus artículos 103 donde se especifica claramente que las concesiones serán otorgadas con relación a rutas determinadas y el 109.- donde se incluye el concepto de "capacidad" por ser uno de los elementos básicos a tener en cuenta para el otorgamiento de servicios de transporte aéreo.

Se propone entonces incorporar un tercer párrafo en el mencionado artículo 102 del Código Aeronáutico, aclarando que habiendo nuevos explotadores que propongan incorporarse al mercado o pedidos de concesión de nuevas rutas por parte de transportadores existentes, que hayan calificado según el artículo 105 del Código, la Autoridad deberá proceder a convocar la mencionada Audiencia Pública.

En este mismo sentido se propone a debate la inclusión de ciertos incisos aclaratorios en los principios básicos de política aerocomercial en el orden interno, normados en el artículo 32 de la ley 19030, a los efectos de corregir desviaciones de interpretación y obtener mayor precisión, en lo relacionado con la capacidad y la estructura de las rutas otorgadas, esto es:

1. La facultad de alterar u omitir escalas y su incidencia negativa cuando se facilita la modificación estructural de las rutas concedidas;

## 2. El cambio discrecional del porte y tipo de avión.

Al no estar especificado debidamente en nuestra legislación el mediano porte (de 10 a 70 pasajeros), y la clase de aeronave ( turbohélice o Jet ), se confunden técnicamente los modelos regionales y troncales (ambos son gran porte de 10 a 500 pasajeros o más) facilitando su transformación.

La adecuación de la clasificación del artículo 37 del Código va en este mismo sentido.

## 3. La cuestión de la transformación de operaciones no regulares en regulares (Disposición 68/2000 de Subsecretaría de Transporte Aéreo Comercial) que, en clara discrepancia con los artículos 20 inciso b) 40 inciso b) y 41, de la ley 19030, permiten desnaturalizar el concepto y habilitar concesiones regulares sin Audiencia Pública de oposición.

Las rutas, el tipo de avión y la forma de operación (regular o no regular) son los que se proponen y los concitan el interés público al momento de otorgarse la concesión o autorización por parte de la autoridad de aplicación y no los que luego derivan por la flexibilidad en la interpretación de estos principios, como ocurrió en el pasado en los casos LAPA o SW.

En ambos casos estas líneas aéreas que se iniciaron como regionales, en rutas de alto interés para la nación, luego, por la interpretación sesgada de los artículos 103, 109 y concordantes del Código Aeronáutico, Ley 19030 y Decreto Reglamentario 2186/92 y mediante el recurso de alterar estructuralmente sus rutas y tipo de avión, se transformaron en troncales internas e internacionales en rutas ya servidas y concurrentes con las de Aerolíneas Argentinas y Austral.

La correcta interpretación de nuestra legislación de base y las modificaciones propuestas a los artículos 37 del Código Aeronáutico y 32, 38 y concordantes de la ley 19030, permitirán la reactivación del estratégico del sistema de vuelos regionales en el interior del país, sin interferir con el troncal, evitando medidas de carácter proteccionistas (mal entendidas) que impidan el ingreso de nuevos explotadores al mercado interno y fomenten operaciones regionales monopólicas, como es el caso actual de SOL.

## III La definición de la cuestión impositiva

Como acápite necesario a este proceso de reactivación de la aviación comercial nacional se propone darle rango de ley (en los artículos 5, 6 y 33) a la tan debatida cuestión de los beneficios y exenciones impositivas requeridas por el sector aerocomercial, y que ya han sido normadas y suficientemente explicitadas en los Decretos 1654/02 y 6875/71.

El desarrollo y reactivación del transporte aéreo nacional es una cuestión estratégica, que requiere necesariamente de ciertos beneficios que mejoren su rentabilidad, le den mayor viabilidad al sector y, en situaciones de excepción, se complementen ciertas rutas de interés general para la nación.

### Consideraciones finales

La política aerocomercial de los últimos años ha sido pendular, pasando de la aplicación de principios ultraliberales como la privatización de su línea aérea principal o el ingreso del capital extranjero para operar en el cabotaje, caso LAN, a ultraproteccionistas, que luego de la estatización de Aerolíneas Argentinas se han visto evidenciadas en:

1. El bloqueo al ingreso de nuevos explotadores al mercado, aunque estos sean regionales y promuevan el desarrollo económico del interior del país;
2. La no participación en el acuerdo plurilateral impulsado por la CLAC en el ámbito regional, trabando el ingreso de otros transportadores para volar hacia / desde la región;
3. Trabas en las autorizaciones de vuelos no regulares solicitadas por otras líneas aéreas para atender la demanda estacional insatisfecha del mercado turístico.
4. El intento de Aerolíneas Argentinas de operar vuelos hacia/desde la región en forma exclusiva desde Aeroparque;
5. La aplicación de medidas discriminatorias sobre LAN Argentina como la no autorización del ingreso de nuevas aeronaves, la asignación de mangas en Aeroparque o la intimación al desalojo de su TAR – Taller Aeronáutico de Reparaciones en el mismo aeropuerto; entre otras.

Respecto de este último punto, lo cierto es que de acuerdo con nuestra legislación de fondo, no debió haberse autorizado la operación de LAN

(el cabotaje, como el largo recorrido podrían ser considerados estratégicos y es razonable protegerlos por el momento), pero también es cierto que una vez autorizada, no queda otra salida que incorporarla al sistema aerocomercial argentino, respetarles sus derechos, no aplicarle ningún tipo de medida discriminatoria (principio muy respetado a nivel internacional) y fomentar su desarrollo, tanto en el orden interno, como internacional regional.

Si Aerolíneas Argentinas vuelve a quedar designada, como se propone, como el transportador nacional idóneo y apto para ejecutar la política aerocomercial de la nación (artículo 15 de la ley 19030) con:

1. La protección en el largo recorrido a nivel internacional ( no debería ser así en el ámbito internacional regional ); y
2. Retornando a la reserva de capacidad del tráfico “troncal” del 50%, en el orden interno (sin incluir los regionales internos);

no se advierte ningún argumento como para que, con las reformas propuestas, pueda demostrar eficiencia de gestión y mejores resultados de explotación.

Aferrarse a políticas proteccionistas, fuera del contexto internacional, sin objetivos claros y al margen las normas vigentes:

1. No mejorará la aptitud competitiva de Aerolíneas Argentinas y Austral para hacer frente al nuevo escenario, menos proteccionista, que plantea la aviación comercial a nivel internacional;
2. No permitirá fortalecer el transporte aéreo nacional, la conectividad y el turismo fundamentalmente del interior del país;
3. No reactivará el estratégico sistema de vuelos regionales internos;
4. No permitirá que se avance con otros transportadores nacionales que se incorporen al mercado en las claras oportunidades que se presentan en el creciente mercado sudamericano y la integración regional.

Por todos estos motivos, solicito a mis pares la aprobación del presente Proyecto de Ley.