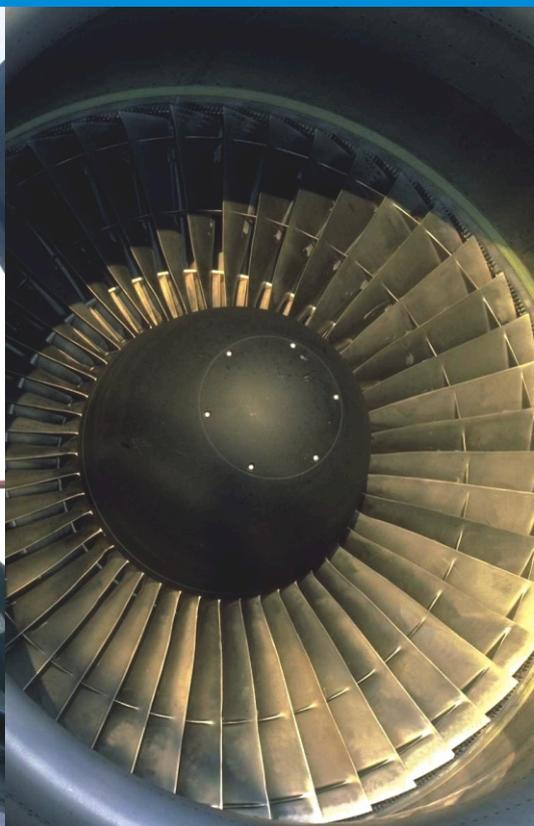


# Transporte Aerocomercial



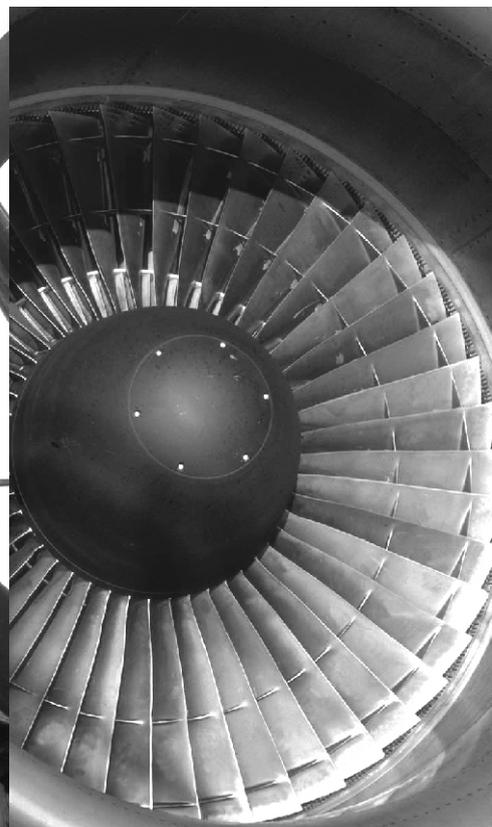
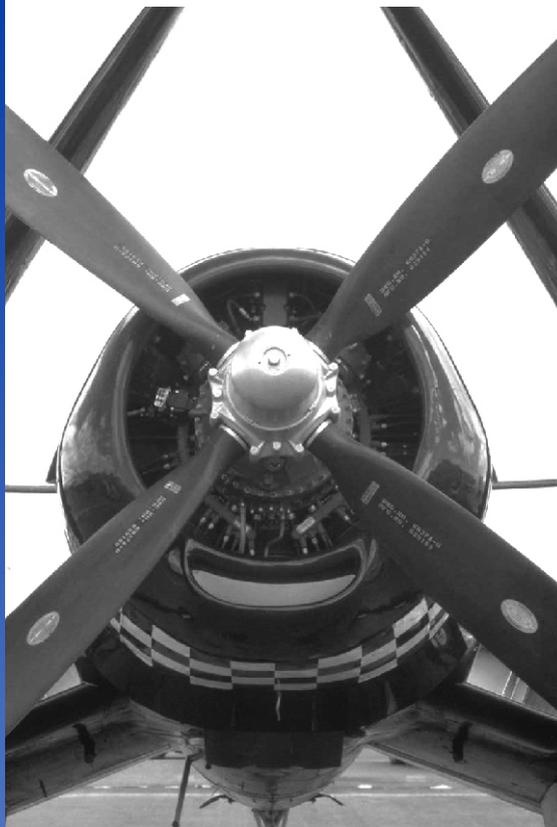
## Visión sobre Transporte Aerocomercial en Argentina

Febrero 2006



Cámara Argentina  
de Turismo

# Transporte Aerocomercial



## Visión sobre Transporte Aerocomercial en Argentina

## Consejo Directivo

Presidente	Marco Palacios
Vicepresidente I	Elena Boente
Vicepresidente II	Domingo Castracane
Secretario	Ricardo Roza
Prosecretario	Mario Zavaleta
Tesorero	Carlos Gerbi
Protesorera	Ana Gurwicz
Vocales Titulares	César Raúl Mochón - Narciso Muñíz Carlos Asensio - Ada Marzorati Napoleón Bourdieu - Pedro Bachrach Ana María Miñones - Elida Alvarez de Ron Juan Carlos Suárez - César Siufi Humberto Neme - Susana Saguir
Vocales Suplentes	Juan Carlos Zabudovich - Livio Gador Carlos Gutiérrez García - Enrique Pepino - Oscar De Pietro Andrés Deyá - María Sibardi de Gordillos Graciela Díaz
Revisores de Cuentas	Rolando Dominé - Guillermo Onis Carlos A. Pérez - Antonio González Groba
Asesor Letrado	Iván Posse Molina
Asesor de Prensa	Hugo Bonigo
Relaciones Institucionales	Silvia García Gherghi



# prólogo

La República Argentina es un país con una geografía extendida, con diversidad de climas y paisajes, e inmensamente bello.

En virtud de su extensión es que debe, según nuestra perspectiva, contar con servicios aerocomerciales acorde.

Si a esto le sumamos la diversidad y la belleza a las que hacíamos referencia, podemos sin duda agregar que, además, una adecuada conectividad aérea ayudará al desarrollo de las regiones turísticas, trayendo consigo más visitantes, y en consecuencia más empleo, más divisas y más inversiones genuinas.

Tenemos plena conciencia de que no es una tarea fácil. Sabemos de los diferentes intereses en juego. Pero debemos asumir nuestra responsabilidad dirigenal con el Turismo, uno de los sectores que más ha crecido en los últimos años y que, sin duda, más habrá de crecer.

Es por ello que la Cámara Argentina de Turismo presenta a continuación la Visión (del lat. visio, -onis: punto de vista particular sobre un tema, asunto, etc.) de nuestro Sector sobre esta rama del Transporte, tan vital para el logro de fines mayores. El siguiente trabajo reseña, plantea un diagnóstico y propone una serie de medidas para el Transporte Aerocomercial en Argentina, con el objetivo de colaborar con las Autoridades Nacionales que tienen a su cargo la tarea de regularla.

MARCO PALACIOS  
PRESIDENTE

## **Autores**

### **LIC. EDUARDO N. CERMESONI**

Licenciado en Finanzas y Organización, UADE.

Comenzó su actividad profesional en el campo de la Aviación Comercial y el Turismo a principios de 1970.

La misma se centró inicialmente en las áreas de Marketing y Publicidad en toda Latinoamérica (Braniff, Pan American, British Caledonian, etc.).

Posteriormente y a través de MC Rep S.A. (Socio Fundador) organiza, comercializa y opera las primeras series de vuelos charter a USA, Caribe y Brasil.

En el período 1994/1997 esta sociedad se hace cargo del desarrollo comercial de pasajeros y carga de cabotaje de LAPA (Agente general de vuelos Buenos Aires), y fundan LAPA Estudiantil S.A. (primer programa de viajes de egresados con transporte aéreo exclusivamente).

### **DR. ENRIQUE M. SPINEDI**

Abogado. Especializado en Derecho Aeronáutico y Espacial. Licenciado en Derecho (Reino de España) y Miembro de la Florida Bar (Colegio de Abogados, Florida, U.S.A.). Integra el Registro de Consultores Internacionales de la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE TURISMO (O.M.T.) con sede en Madrid (ESPAÑA), y como Experto integra el Registro de la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (O.A.C.I.).

Desde 1.991 se desempeña como Miembro Titular de la COMISIÓN INTERMINISTERIAL PERMANENTE DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO (COMITÉ FAL), creada conforme al Anexo 9 de la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (O.A.C.I.).

Ha participado en diversos y numerosos Cursos para Graduados, Congresos y Seminarios, relacionados con el Transporte Aéreo, Política Aérea, Facilitación, Infraestructura, Turismo y Aeropuertos.

Con la colaboración de:

### **LIC. JORGE J. BUSQUETS**

Graduado Universitario en tres disciplinas.

Lleva 36 años dedicados con exclusividad a la Industria de los Viajes & Turismo, con actuaciones tanto en el Sector Público como Privado, en el campo de la Consultoría Internacional y en el Académico.

En la actualidad es Asesor de la Federación Empresaria Hotelera Gastronómica de la Argentina; Asesor del Directorio de los Hoteles Emperador; Consultor de Organismos Internacionales y Empresas; y Profesor Universitario.

# Índice general

# Índice

<b>SUMARIO</b>	<b>3</b>
<b>ANTECEDENTES</b>	
Evolución histórica del Sistema Aerocomercial Argentino	7
Análisis del Sistema Aerocomercial Nacional Organismos	14
Sinergia entre las políticas de Viajes y Turismo con el Transporte Aéreo	14
Experiencias de la desregulación	15
Desregulación del Transporte Aéreo en el mundo	16
Comportamiento de las líneas aéreas en un entorno desregulado	16
Política de Transporte Aéreo orientada a un mercado desregulado	17
Modos de desregulación	17
<b>DIAGNÓSTICO - SITUACIÓN ACTUAL</b>	
Características estructurales del país y situación geográfica ("un país para el Transporte Aéreo")	19
Descripción de la actual crisis del sistema	19
<b>CONCLUSIONES - PROPUESTA DE ACCIONES</b>	
Introducción	25
Necesidad de una política adecuada para el desarrollo del transporte aéreo	25
Coordinación de Políticas: Transporte Aéreo y Turismo	26
Propuestas para el desarrollo	27
Razonabilidad de las tarifas	28
Concesión de beneficios	29
Beneficios para los usuarios	29
Beneficios a las empresas nacionales	29
Conclusiones	30
Demanda turística insatisfecha	32
Subsidios selectivos en rutas domésticas y regionales	33
Estacionalidad	33
MERCOSUR - Acuerdo de Fortaleza	34
<b>RESUMEN FINAL</b>	
Introducción	39
Política de Estado	39
Principales objetivos	40
Problemas a resolver	40
Propuesta de acciones	40
<b>GLOSARIO</b>	<b>43</b>
<b>ANEXOS</b>	
Detalle: Leyes, Decretos y Resoluciones	45



## sumario

## sumario

1. El objetivo central **del presente informe es orientar y proponer un menú de herramientas que hagan sustentable el negocio aerocomercial, en materia de vuelos domésticos en la Argentina.**
2. La actividad aerocomercial es un **servicio público** que debe inexorablemente cumplir con el rol de servir a la sociedad, integrándola de manera segura, regular, eficiente y económica.
3. La actividad aerocomercial en la Argentina se remonta a 1921. Desde ese año hasta 1954 puede denominarse etapa de **empresas precursoras.**
4. El lapso entre 1946 y 1949 está vinculado a la existencia de sociedades mixtas.
5. Entre 1950 y 1955 Aerolíneas Argentinas se desempeña con **total exclusividad.**
6. De 1956 a 1961 se inicia un camino de **apertura a la competencia.**
7. De 1962 a 1989 se vive una etapa de **competencia regulada.**
8. De 1990 a 2000 se produce la **privatización** de ARSA y comienza una nueva apertura.
9. Desde 2001 a 2005 se **consolida el colapso** del sistema aerocomercial.
10. El sistema de empresas mixtas fracasó en su momento, dado que el Estado poseía el 20% de las mismas, pero a su vez le garantizaba al capital privado restante una rentabilidad asegurada del 5% anual; lo cual se convirtió en un subsidio a favor de los particulares, quienes lo utilizaron para su propio beneficio personal y en perjuicio del sistema.
11. El andamiaje institucional del sistema aerocomercial argentino sigue presentando una enorme cantidad y variedad de organismos, circunstancia que atenta al principio de centralización en las funciones, austeridad en el gasto y eficiencia en el recurso. Esta fragmentación genera problemas de información, coordinación y vigilancia, potencialmente capaces de afectar el desarrollo seguro y ordenado de la actividad aérea civil. En este sentido y conforme a las recomendaciones de la OACI, se aconseja la creación de un organismo **único para el gobierno y fiscalización** de la Aviación Civil, y **transferir** el Registro Nacional de Aeronaves al Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.
12. La experiencia internacional ha demostrado en mercados domésticos que la desregulación puede provocar abusos monopólicos en algunas rutas donde sólo vuela una línea aérea y los incrementos tarifarios son excesivos; reconociendo a través de normas concretas, que el consumidor necesita cierta protección en tales circunstancias.

13. La República Argentina posee un territorio de gran superficie: **"la novena del mundo"**. **Ello exige asignar un valor prioritario** al desenvolvimiento del transporte aerocomercial con el propósito superior de asegurar y facilitar el transporte de bienes y personas.
14. Argentina necesita de la contribución de los Viajes & Turismo, para su desarrollo económico y social; y los Viajes & Turismo necesitan del transporte aerocomercial para su expansión.
15. La Ley N° 19.030, contempla en sus fundamentos la marginalidad del transporte aéreo, producto de su fragilidad y altos costos. Atendiendo a ello, propuso y determinó una serie de medidas que tendían a su cuidado y protección, con el objetivo de un progresivo desarrollo y crecimiento.
16. Durante los últimos 20 años, la legislación vigente no fue aplicada ni respetada por los diferentes gobiernos. La política aérea adoptada fue sólo producto de la inspiración de los distintos funcionarios que promovieron una legislación paralela integrada por decretos, resoluciones y disposiciones de muy dudosa legitimidad; para lo cual en todos los casos interpretaron subjetivamente la Ley de Política Aérea, hasta el punto de llegar a modificar su verdadera génesis y sentido. Es decir, el Estado ha sido incapaz durante todos estos años de: **a)** aplicar e interpretar correctamente la Ley; **b)** prevenir su violación; **c)** reaccionar ante hechos que pudieran afectar al sector; y **d)** legislar correctamente.
17. En la **actualidad** en el mercado doméstico se aplican tarifas máximas establecidas por la autoridad de aplicación, que son antieconómicas para las empresas y a su vez resultan onerosas para los usuarios. El escenario económico presente para las empresas aerocomerciales nacionales, de no modificarse las actuales condiciones, da como resultado un panorama irreversible de **costos crecientes con ingresos decrecientes**.
18. El Estado **debe retomar** el ejercicio de las funciones esenciales e indelegables en materia de planificación y control de la actividad aerocomercial, dejando de lado la figura del Estado **ausente**.
19. En materia aerocomercial el Estado Argentino **debe inexorablemente, entre otros importantes aspectos:** **a)** reconocer a las empresas eficientes el derecho a la rentabilidad por sus servicios e inversiones, promoviendo la sana competencia y evitando las guerras suicidas de tarifas y el dumping; **b)** asegurar la defensa del usuario y el interés general, promoviendo la calidad y universalidad de los servicios; **c)** alentar la equidad de los sistemas tarifarios, ejerciendo el efectivo control para evitar situaciones monopólicas, y promover el desarrollo de la sana competencia; **d)** asignar recursos para otorgar subsidios adecuados en las rutas de interés que lo demanden, evitando la direccionalidad de los mismos para pagar salarios o beneficios personales en vez de asegurar la prestación del servicio.
20. Los Gobiernos de todo el mundo **han reconocido la importancia económica** de los Viajes & Turismo, y en consecuencia han debido **modificar sus políticas aerocomerciales**, adoptando diferentes sistemas según cada país.
21. Los volúmenes de tráfico anuales de cabotaje, tanto en años anteriores como en 2005, no constituyen una masa crítica de

mercado, que aconseje la participación de muchos actores de primer nivel.

22. En la actualidad, para un equipo B 737-200 el combustible representa aproximadamente el 55% de los costos directos totales, cuando en la década del noventa ello significaba el 20%.

23. El presente informe viene a ratificar **que aún cuando resulte conveniente y necesario modificar** la legislación vigente en materia aerocomercial, es absolutamente **factible poner en marcha** un conjunto de medidas y acciones destinadas a garantizar la prestación del servicio aerocomercial en el país.

#### 24. PROPUESTAS:

- Asignar en las Políticas de Estado un valor prioritario y estratégico al desarrollo del transporte aerocomercial, por cuanto la extensión geográfica de la Argentina ratifica que es una herramienta insustituible para la interconexión y el crecimiento del país.
- Reformular el sistema institucional abocado en la actualidad al transporte aerocomercial.
- Lograr que el Estado Nacional asuma como propia la obligación y determinación de un subsidio anual al sistema aerocomercial, a semejanza del trato que le brinda al transporte Automotor y Ferroviario en los últimos años; como así también, la asignación de un subsidio a los combustibles y lubricantes que signifique el 30% del costo total de los mismos.
- Adecuación y reformulación de la legislación vigente.
- Promover que la Secretaría de Turismo de la Nación detecte y asuma competencia en la elaboración de las estrategias y políticas de Estado a desarrollar en materia aerocomercial, en coordinación con la Secretaría de Transporte de la Nación.
- Reconocer que el mercado aerocomercial argentino no cuenta con una masa crítica suficiente, aconsejable para dar participación a numerosos jugadores.
- Rechazar la instancia de una Política de "Cielos Abiertos" como vía idónea para resolver la crisis de la actividad.
- Impulsar una desregulación balanceada y controlada del sistema.
- Promover el desarrollo de servicios, redes e interconexiones en las regiones de interés nacional.
- Fomentar y respaldar el desarrollo de alternativas idóneas para atender las demandas insatisfechas en la estacionalidad.
- Inmediata activación del sistema Nacional de vigilancia y control aeroespacial.
- Activación del sector específico en el MERCOSUR.
- Impulsar la creación de empresas nacionales de Segundo y Tercer

nivel, como también, de alguna dedicada a Vuelos No Regulares.

- **Medidas que implicarían beneficios para el consumidor:** Exención total del IVA que grava a los pasajes aéreos de cabotaje (**reducción del costo actual del 10,84%**); Uniformidad de las tarifas de cabotaje para los residentes y no residentes en el país.
- **Medidas que generarían beneficios para las empresas nacionales por la reducción de los costos directos:** Exención del IVA en combustibles y lubricantes, seguros, importación de repuestos y partes, leasing - purchase; Autorización para contratar en forma directa seguros en el exterior; Autorización para importar repuestos y partes usadas, con tarjeta P.M.A (modalidad internacionalmente admitida); Reducción de las tasas aeroportuarias y de tránsito aéreo; Derogación de la Tarifa Social; Autorización para utilizar los saldos de Libre Disponibilidad del IVA para la cancelación de contribuciones de la Seguridad Social y acreditación y/o devolución del IVA, saldo técnico.

## Evolución histórica del Sistema Aerocomercial Argentino

A los fines del presente trabajo, y para su mejor comprensión, entendimos conveniente recorrer brevemente las principales etapas de la evolución de la Aviación Comercial en nuestro país:

- |  |               |
|--|---------------|
| 1) Empresas precursoras                    | (1925 - 1945) |
| 2) Sociedades Mixtas                       | (1946 - 1949) |
| 3) Aerolíneas Argentinas - Su exclusividad | (1950 - 1955) |
| 4) Apertura a la Competencia               | (1956 - 1961) |
| 5) Competencia regulada                    | (1962 - 1989) |
| 6) Privatización A.R.S.A. y nueva apertura | (1990 - 2000) |
| 7) Colapso del sistema                     | (2001 - 2005) |

### (1925 - 1945)

Sin perjuicio de que desde el año 1921 se iniciaron los primeros vuelos desde Buenos Aires a Montevideo, realizados por la "Compañía Rioplatense de Aviación", los primeros servicios aéreos nacionales fueron prestados por "AEROPOSTA ARGENTINA S.A.", fundada en 1927, que cubría vuelos sobre la región patagónica (Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos), Mar del Plata a partir de 1930 y también hacia Asunción (Paraguay).

Es conveniente destacar que los pilotos, mecánicos y el gerenciamiento de esta empresa, se encontraba a cargo de nacionales desde su inicio, los cuales fueron seleccionados en base a sus conocimientos, capacidad e idoneidad para cumplir con dichas tareas.

En el año 1929, la empresa PANAGRA de los Estados Unidos de América, comenzó a operar vuelos desde Buenos Aires a Estados Unidos, vía Santiago de Chile y Lima; y por la autorización del gobierno nacional otorgada en 1936, comenzó a realizar vuelos a Córdoba, Tucumán, y Salta, hasta el año 1946 en que le fue revocado el permiso para operar vuelos de cabotaje.

También en el año 1929, NYRBA inició sus vuelos a Montevideo (Uruguay), Santiago (Chile), Río de Janeiro (Brasil) y Miami (U.S.A.), con escalas en Rosario, Córdoba, Mendoza, Santiago del Estero y Salta, empresa ésta que en el año 1930 fue absorbida por Pan American Airways.

A partir del año 1938, PAN AMERICAN AIRWAYS inició la ruta Buenos Aires, Monte Caseros, Asunción (Paraguay), Curitiba, San Pablo y Río de Janeiro (Brasil) y New York (U.S.A.) hasta el año 1946 en que, como a Panagra, también le fue revocado el permiso para operar vuelos de cabotaje.

También merece recordarse que en la década del 30 se construyó en el país el avión Ae T1, en la Fábrica Militar de Aviones, con capacidad para Cuatro (4) pasajeros, además de sus tripulantes, el cual fue utilizado en el año 1934 por S.E.T.A. (Sección Experimental de Transporte Aéreo) para cubrir la ruta Buenos Aires - Córdoba, proyecto que se desvaneció a los ocho meses de ser implementado.

En 1934, la compañía alemana CONDOR, con sede en Brasil, inicia sus

vuelos entre Argentina y Alemania, con escalas en Montevideo (Uruguay) y Río de Janeiro (Brasil), extendiendo posteriormente sus operaciones a Santiago (Chile) con escala en Mendoza, hasta que en el año 1943 se transforma en CRUZEIRO DO SUL.

Desde el año 1934 y hasta 1940, realiza sus operaciones entre Argentina y Francia la empresa AIR FRANCE, reanudando en 1946 los vuelos interrumpidos por la Segunda Guerra Mundial.

La empresa "CAUSA" (Compañía Aeronáutica Uruguaya) inició sus vuelos entre Argentina y Uruguay en el año 1938.

En el año 1939, la "COMPAÑÍA CORPORACIÓN SUDAMERICANA DE SERVICIOS AÉREOS" inicia sus vuelos con destino a Montevideo (Uruguay) y Asunción (Paraguay), con escalas intermedias en el Litoral (Rosario, Santa Fe, Barranqueras y Formosa)

Desde el año 1940 a 1943, la empresa "SANA" (Sociedad Argentina de Navegación Aérea) cubrió servicios entre Buenos Aires y Colonia (Uruguay).

Asimismo, en el año 1940, inició sus operaciones la empresa estatal "LASO" (Línea Aérea Sudoeste) uniendo Buenos Aires con Santa Rosa (La Pampa), Neuquén (Neuquén), Bariloche (Río Negro) y Esquel (Chubut).

En el año 1943, la empresa estatal "LANE" (Línea Aérea Nordeste), inicia sus operaciones cubriendo servicios a Monte Caseros (Corrientes), Resistencia (Chaco), Posadas e Iguazú (Misiones), debiendo destacarse que esta empresa junto a "LASO" han sido las precursoras del fomento aéreo a cargo del Estado en nuestro país.

---

## (1946 - 1949)

---

Luego de la creación de la Secretaría de Aeronáutica en el año 1945, mediante el Decreto N° 9.358/45, se estableció la primer Política Aérea Nacional, fijando como parámetro central que las rutas de cabotaje deberían ser realizadas con preferencia por el Estado o por medio de empresas mixtas nacionales creadas al efecto, con domicilio en el país, socios argentinos nativos y acciones nominativas.

A partir de dicha directiva legal, el Estado Nacional y los socios del sector privado crearon "AEROPOSTA ARGENTINA", "ALFA" (Aviación del Litoral Fluvial Argentino), "ZONDA" (Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas), "FAMA" (Flota Aérea Mercante Argentina), y LADE (Líneas Aéreas del Estado), las cuales cubrían con sus vuelos la casi totalidad del territorio nacional, y una de ellas (FAMA) realizaba sólo vuelos al exterior, contando con la exclusividad para ello.

El sistema de empresas mixtas fracasó en razón de que el Estado poseía el 20 % de las mismas, pero a su vez le garantizaba al capital privado restante una rentabilidad asegurada del 5 % anual, lo cual se convirtió rápidamente en un subsidio a favor de los particulares, quienes lo utilizaron para su propio beneficio y en perjuicio de las empresas del sistema.

En el año 1949, mediante el Decreto 10.479, el Estado Nacional incorpora las cuatro empresas (Aeroposta, Alfa, Zonda y Fama), y crea en el año 1950, AEROLINEAS ARGENTINAS EMPRESA DEL ESTADO, para cubrir no sólo vuelos domésticos, sino también los internacionales.

---

## (1950 - 1955)

---

La concentración de todos los vuelos en una sola empresa, "**AEROLINEAS ARGENTINAS**", generó - como es obvio - para la época, un gran crecimiento, armónico y sostenido, de la actividad aerocomercial nacional.

Debe destacarse además, que merced al monopolio estatal (Lade y Aerolíneas Argentinas) se ampliaron sensiblemente los destinos operados y la cantidad de asientos / kilómetros ofrecidos, manteniéndose por encima del 65 % el factor de ocupación (Load Factor), lo cual demuestra acabadamente el amplio crecimiento de la demanda en este período, con un incremento del 79% respecto del período anterior.

---

## (1956 - 1961)

---

Mediante la sanción de los Decretos - Ley 12.507/56 y 1.256/57, el Estado Nacional decidió alentar la creación y funcionamiento de empresas privadas para el transporte aerocomercial, nacional e internacional, sin perjuicio de mantener en funcionamiento las empresas estatales existentes (Lade y Aerolíneas Argentinas), incorporando subsidios a favor de las empresas en aquellas rutas de interés general.

Podemos agregar que a partir de la normativa dictada en los años 1956 y 1957, surgieron las siguientes empresas privadas: TRANSCONTINENTAL, ALA, AUSTRAL, LAC (Líneas Aéreas de Cuyo), TRANSATLANTICA ARGENTINA, AEROCHACO, NOR-SUR, AEROLINEAS INI, TABA (Transportes Aéreos Buenos Aires), las cuales incrementaron la oferta existente, tanto dentro del territorio nacional como en vuelos internacionales.

Lamentablemente, estas oportunidades no fueron correctamente aprovechadas debido al proceder de los empresarios, dado que como resultado de tal situación se generó una competencia irracional y antieconómica. La oferta aumentó en más de un 200 %, lo que provocó la desaparición de las nuevas empresas, salvo AUSTRAL y ALA.

---

## (1962 - 1989)

---

Con el dictado del Decreto N° 10.632 del 10 de Noviembre de 1961, el Poder Ejecutivo Nacional estableció las normas para el reordenamiento del régimen de explotación de los servicios comerciales de Transporte Aéreo, a fin de crear las condiciones que permitieran superar la situación existente, lo que hacía necesario el replanteo de la actividad y regular la competencia.

A la luz del análisis de la experiencia y las tendencias mundiales, dicha norma considera absolutamente necesario evitar competencias abiertas e ilimitadas, que puedan afectar a una sana explotación comercial, siguiendo los lineamientos generales impuestos en la Doctrina Ferreira.

La internacionalmente reconocida doctrina Ferreira (Doctrina argentina en derecho internacional aéreo), fue desarrollada a partir del año 1946 por el Profesor Enrique Ferreira, de la ciudad de Córdoba, con el noble propósito de establecer "el dominio del aire bajo el imperio del derecho". Ante las posturas totalmente opuestas, como fueron la liberal y la reglamentaria, representadas por Estados Unidos de América y el Reino Unido respectivamente, la doctrina Ferreira fue denominada "Doctrina Intermedia" o "Tercera Postura" y se manifestó en la redacción de los convenios bilaterales. Se basaba en los siguientes puntos:

- *La oportunidad de realizar el tráfico aéreo entre dos pueblos debe basarse en la igualdad de derechos supliendo con un criterio de justicia las posibles desigualdades.*
- *Cada Estado no puede ni debe disponer, en principio, sino de su propio tráfico, ya que de otra forma interferiría el derecho de los demás. Dicho tráfico como "bien" o "cosa" es propiedad del Estado, quien puede alegar su dominio.*
- *El tráfico entre Naciones es una unidad que constituye un condominio, cuya explotación debe hacerse equitativamente, considerándose como fórmula ideal la división por partes iguales.*
- *La quinta libertad no puede ser concedida de un país a otro porque afecta a los derechos de la tercera libertad, y sólo podrá otorgarse de forma transitoria o temporal y de acuerdo con los países interesados, siendo aconsejable el sistema de cuotas.*
- *Esta doctrina sirvió para fijar una postura de defensa del tráfico de los países, ante las exigencias de las grandes potencias aeronáuticas.*

En esta etapa, a partir del año 1963, se le otorga a AEROLINEAS ARGENTINAS la exclusividad para vuelos internacionales, y se le asegura el 50 % del mercado de cabotaje, con lo cual las empresas privadas sólo podrían aspirar a contar con el 50 % de la capacidad autorizada para los vuelos domésticos.

Durante el año 1971, se estableció una nueva política aerocomercial a partir de la Ley N° 19.030, actualmente vigente, la cual estableció los siguientes principios:

- 1) Que se asegure la vinculación internacional de la República celebrando acuerdos sobre Transporte Aéreo con otras naciones.
- 2) Que el otorgamiento de todo derecho a una empresa extranjera, además de fundarse en necesidades que lo justifiquen, se condicione a la reciprocidad por parte del país de su bandera para con las empresas de transporte nacional y a la real y efectiva posibilidad y conveniencia de su ejercicio.
- 3) Que, para la instrumentación de los respectivos acuerdos, se distribuirá la capacidad y frecuencia de los servicios en forma igualitaria entre los transportistas de los países concernidos (3ª y 4ª libertades), manteniendo el carácter complementario de los tráficos desde y hacia terceros países (5ª libertad).
- 4) En cuanto a las tarifas para el mercado interno, se estableció la fijación de la T.E.R. (Tarifa Económica Retributiva) que establece que la autoridad de aplicación deberá realizar los estudios técnicos y económicos para determinarla, sobre la base de un coeficiente de ocupación previamente aprobado. Dicha tarifa deberá cubrir los costos directos e indirectos de explotación, más un adicional por costos financieros y rentabilidad razonable para cada empresa.

En síntesis, se trata de principios que se basan en la predeterminación de la oferta en cada mercado, y en la reciprocidad real y efectiva como módulo de análisis de cada situación en particular. En realidad, sería mejor aplicar la reciprocidad pero en forma equitativa, y no real y efectiva, en razón de las asimetrías existentes con otras líneas aéreas de otros países, pudiéndose con ello lograr mejores beneficios para nuestro país.

Debe también recordarse que en el año 1971, AUSTRAL absorbió por fusión a ALA, logrando con ello ser la única empresa privada con capacidad suficiente para competir con AEROLINEAS ARGENTINAS.

La Empresa del Estado **AEROLINEAS ARGENTINAS**, en el mes de Abril del año 1979 fue transformada en SOCIEDAD DEL ESTADO, y la empresa privada **AUSTRAL**, que en sus comienzos alcanzó un gran desarrollo, posteriormente y debido al mal manejo empresarial con resultados económicos negativos, debió ser absorbida por el Estado Nacional a principios de la década del 80. Luego, en el año 1985, se procedió a su privatización, la cual le fue adjudicada a "Cielos del Sur S.A."

---

## (1990 - 2000)

---

Mediante la Ley N° 23.696 del año 1989, y los Decretos Nros. 1591/89 (del 27 de Diciembre de 1989) y 1024/90 (del 28 de Mayo de 1990), se dispuso la privatización parcial (85 %) de AEROLINEAS ARGENTINAS SOCIEDAD DEL ESTADO, la cual fue adjudicada al consorcio encabezado por IBERIA y CIELOS DEL SUR, creándose al efecto AEROLINEAS ARGENTINAS Sociedad Anónima; el Estado Nacional retiene el 5 % del capital social, y el 10 % restante corresponde al personal, mediante el P.P.P. (Propiedad Participada del Personal).

La nueva sociedad A.R.S.A. contaba, conforme al Pliego de la Privatización, con la exclusividad por CINCO años para operar los servicios regulares de transporte aéreo REGIONALES, y por DIEZ años para operar los vuelos regulares INTERNACIONALES a los diversos puntos señalados en el ANEXO I del Decreto N° 1401/98, plazo éste último que venció el 21 de Noviembre de 2000.

Con la privatización en marcha, el Estado Nacional eliminó la reserva del 50 % en los vuelos domésticos que hasta ese entonces gozaba AEROLINEAS ARGENTINAS S.E. (contenida en el Art. 32, inciso b de la Ley N° 19.030), facilitando con ello y el dictado de nuevas normas, el acceso de otras empresas al mercado doméstico e internacional, regular y no regular, con aeronaves de pequeño y gran porte.

Es a partir del Decreto N° 2186/92 (del 25 de Noviembre de 1992), que el Estado Nacional establece un nuevo marco legal de apertura para el otorgamiento de concesiones y autorizaciones para el transporte aéreo combinado de pasajeros y carga, o de pasajeros, carga y correos, estableciendo en el Art. 2 del Anexo I del mismo, los principios rectores que deberán ser tomados como pautas interpretativas en la aplicación de la Ley N° 19.030, donde se destaca el estímulo a la competencia entre los distintos operadores, la protección de la lealtad comercial y derechos del consumidor, y también la libertad para el explotador en la fijación de precios y tarifas.

La nueva normativa legal facilitó el ingreso de nuevos operadores y el crecimiento de otros ya existentes. Con ello se logró ampliar la oferta en el mercado, se produjo una real reducción de las tarifas y la aparición de nuevos destinos, lo que permitió el acceso al medio aéreo de nuevos pasajeros.

Además de AEROLINEAS ARGENTINAS y AUSTRAL, durante este período operaron en un primer nivel las empresas LAPA, DINAR y SOUTHERN WINDS, y en un segundo nivel las empresas LAER, CATA, KAIKEN, TAN, SAPSE, ALTA, ANDESMAR, EL PINGÜINO, SERVICIOS AEREOS SUDAMERICANOS, AMERICAN FALCON, AEROSUR, AEROPOSTA, STAFF, AIR PLUS, AEROVIP, etc.

Debido a múltiples factores que afectaron a la economía nacional, el incremento en el precio de los combustibles, la sobreoferta en el mercado aéreo nacional, las tarifas no rentables ofrecidas y la ausencia total del Estado para aliviar la crisis, se produjo la cesación de los servicios aéreos que ofrecían algunas de las empresas citadas.

---

## (2001 - 2005)

---

A los factores mencionados en el último párrafo del anterior período, se le sumó la profundización de la crisis económica, social y política nacional, declarada en emergencia, que culminó con la salida de la convertibilidad y devaluación de nuestra moneda. Esto trajo como consecuencia una brutal caída del tráfico de pasajeros en el medio aéreo, como así también un incremento en los costos de las empresas; todo esto sin desconocer además, el mal manejo empresarial iniciado antes de este período, que se manifestó a partir del año 1999 con grandes déficit o pérdidas reflejados en los balances de las principales empresas aéreas.

Con fecha 4 de Septiembre de 2002, el Poder Ejecutivo Nacional mediante el Decreto N° 1654 / 2002, reconoció y declaró en estado de emergencia al Transporte Aero comercial que se desarrolla en todo el territorio de nuestro país por operadores nacionales, considerando que dicho Servicio Público constituye un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación el Estado Nacional debe asegurar en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme, y en igualdad de condiciones para todos los usuarios.

En oportunidad del atentado ocurrido en la Ciudad de New York el 11 de Septiembre de 2001, en forma inmediata los costos de los seguros aeronáuticos se elevaron a niveles nunca conocidos.

Los gobiernos de muchos estados tomaron urgentes medidas para proteger a sus líneas aéreas que debían soportar dichos costos.

Mediante el mencionado Decreto N° 1654/2002, el gobierno argentino reconoció la magnitud del problema y la recesión sufrida por el país desde el año 1999, dando respuesta a los pedidos que antes le habían efectuado nuestras líneas aéreas. Así, el decreto preveía reducciones impositivas, la rebaja del 50 % de la tasa aplicable del IVA en los combustibles, la utilización de saldos de libre disponibilidad del IVA por parte de las empresas de transporte aéreo interno para el pago de impuestos, etc.; medidas todas que en conjunto significarían una baja en los costos de la actividad, y cuya aplicación efectiva dependía directamente de una ley a dictarse.

El Ministro de Economía debería haber elevado en el término de 30 días, al Poder Ejecutivo Nacional, un proyecto de ley que contemplara las medidas dispuestas en el Decreto.

Ya han transcurrido más de tres años desde la firma del Decreto y, hasta el presente, no se ha tenido conocimiento de su envío al parlamento, a pesar de los diversos reclamos y pedidos formulados ante el P.E.N. por las empresas del sector.

Es dable mencionar que con fecha 7 de Julio de 2003, se decretó la quiebra de LAPA; y con fecha 7 de Abril de 2004, ocurrió lo mismo con DINAR.

Debido a todo lo expuesto, mediante el Decreto N° 1238 del 21 de Mayo de 2003, el Estado Nacional creó LAFSA (Líneas Aéreas Federales Sociedad Anónima), a fin de asegurar la continuidad de los servicios que prestaban LAPA y DINAR, y conservar las fuentes de empleo afectadas.

Tal como surge de los Considerandos del Decreto de Emergencia N° 1654/2002, nuestro P.E.N. señaló que el Estado no podía absorber los incrementos en los seguros. Pero contradiciéndose, creó una nueva empresa que contaría con un presupuesto anual de más de Cien Millones de Pesos (\$ 100.000.000,00.). De esa forma, el 21 de Mayo de 2003 nació **LAFSA**.

En los Considerandos del Decreto N° 1238/2003, se señala que "al Estado Nacional corresponde orientar la actividad de los particulares y dirigir sus esfuerzos para evitar situaciones en las que la concentración del transporte aéreo, la posición dominante o ausencia de una competencia adecuada, puedan derivar en situaciones perjudiciales para los usuarios".

"Que a los fines de una eficiente administración, desenvolvimiento y control, la nueva empresa deberá elaborar un plan de acción y presupuesto, . . .".

Debemos recordar que transcurridos más de Dos (2) años desde el dictado del primero de los decretos citados (1654/02 y 1238/03) ningún efecto para paliar o atenuar la situación de emergencia se ha logrado. Es decir, el Estado Nacional nada ha hecho, con la única excepción - muy lamentable y criticable por cierto - del subsidio que el Poder Ejecutivo Nacional otorgara a favor de **SOUTHERN WINDS** (para el pago de combustible), operando sus vuelos en común con **LAFSA**, que aportaba el personal necesario (ex dependientes de Dinar y Lapa), en detrimento de las demás empresas que sobrevivían (**AEROLINEAS ARGENTINAS / AUSTRAL, AMERICAN FALCON y AEROVIP**), violando así el principio de equidad con el uso discriminatorio de los fondos públicos, que como sabemos, son aportados por todos los contribuyentes.

Luego del hallazgo de las "valijas" aparecidas sin dueño en Madrid, que fueron transportadas en un vuelo de SW, se dejó sin efecto el "Acuerdo de Cooperación Empresaria" que se había celebrado el 3 de Septiembre de 2003, y se dispuso la "urgente privatización de **LAFSA**".

Inmediatamente después, el Estado Nacional propuso como "solución" al problema, facilitar la adquisición por parte de LAN CHILE (empresa extranjera) de una "empresa" argentina (AERO 2000) que, absorbiendo parte del personal de LAFSA - solución parecida a la de SW - podría operar las rutas que LAN pudiera requerir.

Otro claro ejemplo de la morosa actuación o inacción de los funcionarios del Estado, nos lo demuestra el hecho de que la Audiencia Pública determinada por los Artículos 102, 108 y 128 del Código Aeronáutico, identificada con el N° 215, se celebró el día 28 de Diciembre de 2001; la siguiente, N° 216, se celebró durante el mes de Diciembre de 2003; y la última, identificada como la N° 217, recién se celebró el día 19 de Diciembre de 2005. O sea que transcurrieron DOS (2) años entre cada una de ellas.

Evidentemente dicha demora, por demás excesiva e injustificada, va a contrapelo de lo que disponen los Decretos Nros. 1492/92 y 2186/92, máxime encontrándose el Transporte Aerocomercial en Estado de Emergencia (Decreto N° 1654/02). Dichos retrasos, seguramente han generado importantes perjuicios no sólo para las empresas de transporte aéreo que solicitaron autorizaciones y/o concesiones ante la autoridad de aplicación (tanto para vuelos regulares como no regulares, domésticos e internacionales), sino también para los usuarios, postergando aún más las decisiones que la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial tiene que adoptar para conceder o rechazar los pedidos. Desde un punto de vista general, estas demoras han perjudicado a toda la Economía Nacional; y desde un punto de vista particular, al Transporte Aerocomercial y el Turismo.

Cuando el Estado Nacional ignora que su principal objetivo es el de administrar y fiscalizar, cumplir y hacer cumplir la Constitución Nacional y las leyes, dirigir sus mejores esfuerzos para orientar la actividad de los particulares - no de uno solo - para evitar la concentración del transporte aéreo, la existencia de posiciones dominantes o la ausencia de una competencia adecuada; en definitiva, cuando el Estado se convierte en parte del problema y no en la solución, se produce inexorablemente lo que ha venido ocurriendo: el "**colapso del sistema**".

## Volúmenes de Tráfico de Empresas Nacionales

El cuadro inserto a continuación del final del presente acápite, demuestra la evolución (positiva y negativa) del tráfico aéreo (Nacional e Internacional) en determinados años de las etapas que hemos analizado.

De la lectura del mismo, surge que la oferta del año 2003, comparada con la del año 1945, alcanzó un crecimiento del 439 por ciento, lo cual equivale a un crecimiento anual promedio del 7,57 %.

Los años 1999 y 2000 fueron los de mayor crecimiento de la oferta, tomando como base el año 1945, y alcanzaron un crecimiento del 691 %.

Paradójicamente, a pesar del señalado aumento de la oferta, durante esos años (1999 y 2000) fue cuando se produjeron las mayores pérdidas económicas en las principales líneas aéreas nacionales (Aerolíneas Argentinas/Austral, Lapa y Dinar).

Como consecuencia de la crisis, la baja producida en el año 2001 fue la más significativa, resultando un 43 por ciento inferior con relación al año anterior.

Ello nos demuestra que, a pesar de haberse intentado en las distintas etapas recorridas diferentes formas de participación de la actividad privada en el Servicio Público del Transporte Aéreo, ninguna de ellas brindó o alcanzó los objetivos esperados.

Lo que es peor, generaron perjuicios de gran magnitud sin solucionar los graves problemas existentes, debido no sólo a los diferentes criterios de los distintos funcionarios que actuaban como autoridad de aplicación, sino también por las actitudes que en las diferentes etapas adoptaron los responsables de las empresas, provocando graves consecuencias a la Industria, a los Usuarios y a los contribuyentes.

### CUADRO COMPARATIVO POR ETAPAS COMPAÑIAS NACIONALES - TRAFICO CABOTAJE E INTERNACIONAL

ETAPAS	AÑO	ASIENTOS KMS OFRECIDOS (millones)	PASAJEROS KMS VOLADOS (millones)	FACTOR DE OCUPACION %
1) EMPRESAS PRECURSORAS	1935	6	4	67
	1945	32	22	69
2) SOCIEDADES MIXTAS	1949	308	210	68
3) AEROLINEAS EXCLUSIVIDAD	1955	545	377	69
4) APERTURA COMPETENCIA	1961	1715	1117	65
5) COMPETENCIA REGULADA	1977	8304	5070	61
6) PRIVATIZACION AEROLINEAS DESREGULACION	1999	25199	14412	57
	2000	25327	15596	61
7) COLAPSO SISTEMA	2001	14645	8304	57
	2002	16421	10188	62
	2003	17243	12624	73

## Análisis del Sistema Aerocomercial Nacional: Organismos

Actualmente, diferentes organismos del Estado participan y cumplen diferentes roles para el funcionamiento Sistema Aerocomercial, descuidándose el principio de centralización en las funciones, austeridad en el gasto y eficiencia en el recurso.

Tal fragmentación acarrea problemas de información, coordinación y vigilancia, potencialmente capaces de afectar el desarrollo seguro y ordenado de la actividad aérea civil.

Así tenemos que actualmente participan de la operatoria Aerocomercial, los siguientes organismos: 1) la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial; 2) la Junta Asesora del Transporte Aéreo; 3) el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (O.R.S.N.A.) del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios; 4) El Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, dependiente del Ministerio de Defensa, a través del Comando de Regiones Aéreas, con sus Direcciones de: 4.1. Tránsito Aéreo, 4.2. Habilitaciones Aeronáuticas, 4.3. Aeronavegabilidad, de quien depende el Registro Nacional de Aeronaves (Ley N° 17.743) 4.4. Servicio Meteorológico Nacional, 4.5. Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, 4.6. Dirección de Infraestructura, 4.7. Fomento y Habilitación, 4.8. Comunicaciones, 4.9. Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (I.N.M.A.E.), 4.10. Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial (I.N.D.A.E.), 4.11. Representación ante la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.); 5) Ministerio del Interior con 5.1. Dirección Nacional de Migraciones, 5.2. Policía de Seguridad Aeroportuaria; 6) Ministerio de Economía y Producción con 6.1. Dirección Nacional de Aduanas y 6.2. Servicio Nacional de Sanidad Animal (SENASA); 7) Ministerio de Salud y Ambiente con la Dirección Nacional de Fronteras; y 8) Secretaría de Turismo de la Presidencia de la Nación.

La experiencia recogida después de más de treinta y cinco (35) años de funcionamiento de este sistema de regulación plural, demuestra que es mejor retornar a un organismo único para el gobierno y fiscalización de la Aviación Civil en nuestro país, tal como lo aconsejan los expertos en la materia y en línea con las naciones más avanzadas del mundo (como lo demuestra la abrumadora mayoría de los estados miembros de la O.A.C.I.).

El organismo de Aviación Civil a crearse, debería integrarse con el personal y con las funciones que actualmente cumplen la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, la Junta Asesora del Transporte Aéreo, el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (O.R.S.N.A.), y las Direcciones que correspondan (que actualmente integran el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina)

Asimismo, el nuevo organismo, debería cumplir las misiones y funciones que en la actualidad desempeña personal militar, en representación de nuestro país, ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI.) en la ciudad de Montreal (Canadá).

Diferente tratamiento merecería el Registro Nacional de Aeronaves, que hoy depende de la Dirección de Aeronavegabilidad de la Fuerza Aérea Argentina, entendiéndose que dicho organismo debería ser transferido a la órbita del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, aconsejándose también, aunque no forma parte del presente trabajo, la transferencia del Registro Nacional de Buques que hoy depende de la Prefectura Naval Argentina. Así quedarían -conforme a las misiones y funciones que posee el ministerio mencionado- dentro de tal órbita, estos Dos Registros, junto a los ya existentes de la Propiedad Inmueble, Propiedad del Automotor, etc.

En cuanto a los restantes organismos o dependencias citados en el Tercer Párrafo del presente acápite, no se aconseja ni se sugiere transferencia o modificación alguna.

## Sinergia entre las políticas de Viajes y Turismo con el Transporte Aéreo

El Turismo y el Transporte Aéreo son parte integrante de la misma industria de los Viajes y Turismo, que representa para nuestro país un importante sector económico, político, cultural y social, en continua expansión. Tal como ocurre a nivel mundial, el Turismo se ha consolidado como la primera actividad económica de muchos países, y el

sector de más rápido crecimiento en términos de ingresos de divisas, inversiones en infraestructura y creación de puestos de trabajo.

Se dice que la causa del crecimiento del Transporte Aéreo se debe al gran impulso que le ha brindado el Turismo, pero también se puede afirmar que la decisión turística precede a la del medio a utilizar.

Un análisis más objetivo de la problemática, permitiría preguntarse: para qué puede servir un nuevo destino turístico atractivo, si no se cuenta con el medio adecuado para poder arribar al mismo? Como también: de qué serviría un medio de transporte eficiente y de calidad, que arribara a un destino sin atractivos turísticos?

Es sabido que tanto la industria turística como la del transporte aéreo exigen cuantiosas inversiones, mano de obra intensiva y altamente calificada, y que - históricamente - han presentado y presentan muy bajas rentabilidades frente al capital invertido.

Lo expuesto nos demuestra el matrimonio indisoluble del Turismo y el Transporte Aéreo, y la necesidad de la mutua cooperación. De allí que las promociones del Turismo y del Transporte Aéreo son las dos caras de la misma moneda, y por ello deben realizarse en forma conjunta y coordinada.

El Turismo y el medio aéreo son aliados, nunca adversarios. No sólo son aliados en una causa que les es común y además totalmente encomiable: la de generar riqueza, oportunidad y empleo en términos productivos para el país, incrementar las inversiones, propagar su cultura, preservar los recursos naturales, proteger el medio ambiente, etc.; sino que también deben aliarse para generar las sinergias positivas que coadyuven al crecimiento ordenado de ambas industrias.

## Experiencias de la desregulación

La industria del Transporte Aéreo de cabotaje a nivel mundial ha estado regulada desde su inicio. Sin embargo, desde el 20 de Octubre de 1978, el Congreso de los Estados Unidos de América aprobó la Ley de Desregulación de la Industria Aérea (Airline Deregulation Act of 1978), e introdujo la desregulación en sus servicios de transporte aéreo doméstico e internacional. Muchos otros países siguieron tal ejemplo.

Consecuentemente, la experiencia acumulada por aquellos países que efectuaron tales cambios, brinda una oportunidad ideal para estudiar las implicancias de la desregulación en esta actividad y determinar el mejor modo de alcanzar sus objetivos en la materia.

Canadá es uno de los países con mayores similitudes geográficas y demográficas con la Argentina, y allí procedieron a analizar con mayor detalle el tema - sin por ello querer trazar un paralelismo -, a fin de demostrar los beneficios de la competencia en la actividad, como los obstáculos de la misma.

En la presente sección se analizan las distintas razones que han fundamentado la desregulación del transporte aéreo de cabotaje, se recoge la experiencia concreta y documentada de aquellos países que han desregulado su Industria, las prácticas en las que normalmente incurren las líneas aéreas en un entorno no regulado y, por último, las posibles diferentes opciones de la desregulación.

Los distintos gobiernos del mundo que han desregulado su Industria de Cabotaje, lo han hecho en orden a incrementar la competencia, circunstancia que normalmente origina una reducción de las tarifas aéreas para los usuarios.

Otros resultados de la vigencia de un esquema competitivo son el incremento en el número de vuelos que se realizan en las rutas existentes, así como la expansión de la red de rutas, expansión que es acompañada por la implementación de servicios sin escalas entre pares de ciudades que previamente no contaban con ellos. Este último factor impulsa el crecimiento de los viajes aéreos.

En un proceso de desregulación como el comentado, las empresas de transporte aéreo existentes deben tender a fusionarse con otras, o reestructurarse, con la finalidad de incrementar su productividad.

En forma simultánea, deben intentar reducir sus costos para asegurarse que los bajos niveles tarifarios ofrecidos puedan mantenerse en el tiempo.

De no proceder así, el resultado equivaldría a una pérdida de su participación en el mercado, disminución de ingresos y eventualmente su quiebra.

## Desregulación del Transporte Aéreo en el Mundo

La desregulación de la industria ocurrida en el año 1978 en los **Estados Unidos de América**, se convirtió en un modelo a seguir por muchos países del mundo.

**Canadá**, su vecino del Norte, comenzó a dismantlar su marco regulatorio a comienzos de 1979, pero la desregulación fue lenta y evolutiva.

La ley canadiense pertinente, entró en vigor tiempo después de que se autorizara un acceso al mercado irrestricto, la introducción de amplios descuentos tarifarios y fusiones entre empresas.

El nuevo esquema regulatorio introducido en Canadá en 1988 hizo una distinción entre las regiones Norte y Sur del país. El Sur fue completamente desregulado en todos los aspectos prácticos, mientras que el Norte, dada la necesidad de contar con una red estable de servicios aéreos como único medio de transporte, se consideró muy frágil y expuesto como para ser objeto de una desregulación completa. Si bien la desregulación en el Norte se ha ido flexibilizando respecto de la estructura normativa original, cualquier propuesta de introducción de tarifas más bajas o de explotación de nuevas rutas aún debe ser solicitada a la autoridad, acompañando la petición con pruebas de que dichos cambios no tendrán, en el corto o largo plazo, efectos que produzcan un detrimento en el sistema de transporte aéreo existente.

El vecino Sur de los Estados Unidos, **México**, también observó y analizó atentamente los cambios que tenían lugar en dicho país, y produjo finalmente su propia versión de la desregulación en 1989.

Ésta incluyó algunas modificaciones diseñadas para el mercado mexicano, así como también tuvo en cuenta ciertas debilidades del régimen establecido en los Estados Unidos.

Advirtieron que la desregulación puede provocar abusos monopólicos en algunas rutas donde sólo vuela una línea aérea y los incrementos tarifarios son excesivos; y reconocieron, a través de normas concretas, que el usuario necesita cierta protección en tales circunstancias.

En **Australia** la desregulación tuvo lugar en octubre de 1990. También consideraron las falencias del concepto estadounidense original así como las características únicas y exclusivas del mercado australiano. Posteriormente se introdujeron algunos reajustes en el marco regulatorio, exceptuando de la aplicación de la desregulación a ciertos mercados interestatales.

La desregulación de **Perú** se implementó en Septiembre de 1991, y se basó en el modelo de los Estados Unidos, pero sin limitaciones. Durante esa etapa de la industria en un entorno desregulado, se incorporaron nuevas aerolíneas al mercado, experimentándose un muy importante incremento en el número de vuelos y una vigorosa competencia tarifaria o de precios, competencia que provocó la introducción de una enorme cantidad de tarifas aéreas con descuentos promocionales.

## Comportamiento de las Líneas Aéreas en un entorno desregulado

Una vez introducida la desregulación, ingresan al mercado nuevas aerolíneas cuyos costos son menores que los de las ya existentes, dado que utilizan aeronaves depreciadas, disponen de personal con salarios más bajos, efectúan sus ventas por Internet, y tienen un menor costo de estructura. Son conocidas como empresas de Low Cost.

Debido a esa ventaja en sus costos, los nuevos participantes asumen que pueden establecer tarifas más bajas que las de las aerolíneas existentes, debido a esa ventaja en sus costos, por lo que concluyen que pueden captar una parte substancial del mercado que les permita obtener ingresos suficientes.

Sin embargo, menosprecian la capacidad de respuesta de las empresas existentes, que en general nunca permiten que las ingresantes saquen ventajas de sus tarifas más bajas, mayor frecuencia de vuelos o mejor servicio.

Las aerolíneas existentes, que han sido protegidas durante largo tiempo por el marco regulatorio, tienen acumulado un vasto arsenal de herramientas de marketing, que resultan de la protección de la que fueron objeto en el pasado.

Entre éstas se cuentan la existencia de una densa red de rutas, la lealtad a la marca de los usuarios, programas de pasajeros frecuentes que contribuyen a "comprar" dicha lealtad del usuario, un alto nivel de frecuencias, capacidad financiera para realizar un subsidio cruzado de rutas (en orden a competir con las nuevas empresas que, normalmente, están limitadas a la operación de unas pocas), y la posibilidad de manipular las pantallas de los sistemas computarizados de reservas que ofrecen a los agentes de viajes.

Estos elementos son habitualmente utilizados para presionar a las ingresantes, a punto tal que el proceso culmina con la quiebra de las nuevas.

Las tarifas inferiores introducidas por las nuevas empresas son equiparadas e incluso mejoradas por las empresas existentes que también aplican en el mercado las ventajas señaladas anteriormente. De esa manera, buscan asegurarse que la menor cantidad de usuarios posibles sea captado por sus nuevos competidores.

La experiencia reseñada se ha repetido sistemáticamente en todos aquellos países que introdujeron la desregulación en su transporte aéreo doméstico. Algunos ejemplos de nuevas empresas que quebraron son: People's Express en los Estados Unidos, Wardair y City Express en Canadá; y Compass Airlines en Australia.

## Política de Transporte Aéreo orientada a un mercado desregulado

**Los principios rectores de esta política han sido:**

- Tarifas más bajas para el usuario.
- Maximizar la cantidad de vuelos.
- Extender la red de rutas para vincular a todas las ciudades mediante servicios aéreos directos.
- Elevar el nivel del servicio al usuario
- Mejorar la calidad del producto que ofrecen las líneas aéreas en términos de atención en vuelo, cumplimiento de horarios y seguridad.
- Alcanzar el mayor incremento posible en la cantidad de usuarios del medio aéreo.

## Modos de desregulación

Entendemos que existen cuatro tipos diferentes de desregulación que pueden ser considerados:

1. Desregulación Total : no existen restricciones. Ejemplo: Estados Unidos.

2. Desregulación Parcial: una parte del país es tratada en forma diferente a la otra. Ejemplo: Norte y Sur de Canadá.
3. Desregulación Evolutiva: el cambio regulatorio se introduce dentro de un periodo de tiempo. Ejemplos: Canadá entre 1979 y 1988 (ocho años); Comunidad Económica Europea entre 1987 y 1997 (10 años).
4. Desregulación Balanceada: se equilibra y asegura la competencia para evitar prácticas predatorias y prevenir que sea necesario volver a la regulación para asegurar los objetivos de la política nacional del transporte aéreo. Ejemplos: se aplicó parcialmente en Australia, Canadá y México)

El concepto de desregulación balanceada o equilibrada está orientado a limitar la natural tendencia predatoria de las líneas aéreas ya existentes dentro del mercado, cuyos mecanismos ante la desregulación suelen llevar a sus nuevos competidores a la quiebra.

La experiencia demuestra que es un error asumir que los nuevos ingresantes a un mercado previamente regulado, no necesiten de ningún tipo de asistencia para que la situación competitiva sea equitativa respecto de todos los participantes.

La desregulación balanceada, a través de la defensa de la sana competencia y lealtad comercial, es el mejor de los medios para que los beneficios de la desregulación puedan mantenerse en el corto, mediano y largo plazo.

De lo contrario, las nuevas empresas o las pequeñas líneas aéreas que expandan sus redes de servicios, al amparo de una desregulación total, ingresarían y saldrían rápidamente del mercado. Una vez ocurrido esto, las líneas aéreas existentes abusarán de su nueva (y esta vez casi definitiva) posición monopólica frente a los usuarios.

diagnóstico-  
situación  
actual

diagnóstico

### **Características estructurales del país y situación geográfica (demuestran inequívocamente la definición de "Un país para el Transporte Aéreo")**

La República Argentina posee un territorio de gran superficie (la novena en el mundo), con extensas llanuras en su mayor parte; sistemas montañosos laterales que no interfieren en las rutas troncales aéreas centrales; favorecido por buenas condiciones climáticas durante la mayor parte del año; con grandes centros urbanos o capitales de provincias e importantes destinos turísticos distribuidos sobre todo su territorio y alejados de la Ciudad de Buenos Aires, que demandan necesariamente y en forma prioritaria el transporte de bienes y personas a través del medio aéreo, como alternativa única para contribuir al desarrollo de los mismos y al crecimiento del país.

Cabe recordar que Argentina no cuenta con una red caminera y ferroviaria adecuada a las actuales necesidades del país; y como sabemos, el medio aéreo es el único servicio público de transporte que, con la infraestructura existente, puede dar respuesta casi inmediata para atender los requerimientos que la hora exige.

Nuestro país necesita de la contribución del Turismo para su desarrollo Económico, Político y Social; y el Turismo necesita al Transporte Aerocomercial para su crecimiento, generando Infraestructura Turística, creando nuevas fuentes de Trabajo, alta capacitación profesional, protegiendo el patrimonio turístico, cultural y ecológico.

Asimismo, el Transporte Aerocomercial es generador también de nuevas fuentes de trabajo, y colabora en la actualización de Tecnologías e Infraestructura.

En cuanto a la ubicación geográfica de nuestro país, el mismo se encuentra muy alejado de los principales centros emisores de turismo internacional, por lo que debe prestarse mayor atención al valor estratégico del medio aéreo, para obtener un crecimiento sostenido de arribos desde el exterior.

### **Descripción de la actual crisis del sistema**

Cuando el 7 de Mayo de 1971 es elevada para su sanción y promulgación, la ley que regiría la "Política Nacional de Transporte Aéreo Comercial de la República Argentina", no sólo se dió cumplimiento a las directivas impartidas por el Poder Ejecutivo Nacional en cuanto a la necesidad de definir la estructura del Transporte Aerocomercial mediante la "Actualización de la Política Nacional de Transporte Aéreo Comercial", sino que (y gracias a los principios que las inspiraron) se dotó también a la Administración Nacional de claras y concretas normas a seguir, tanto en el orden interno como en el internacional.

Como valor agregado, esta ley daría a los argentinos en general y a los empresarios que tuviesen ya su empresa o a aquellos otros que quisieran invertir en esta actividad, un elemento que conjugaba previsibilidad y seguridad jurídica; elementos esenciales si se pretende contar con políticas de largo plazo en un sector del transporte "estratégico" para el país.

Esta ley ha tenido, a lo largo de más de treinta y cinco años, muchos críticos y también seguidores. Pero esencialmente, la causa del problema han sido las autoridades que en ocasiones la han ignorado, o en otras la han vulnerado o tergiversado en diferentes formas.

Si bien pueden llegar a criticarse algunos aspectos de la misma, contemplando la realidad Argentina en aquella época veremos que esta ley era realmente de avanzada, sobre todo si tenemos en cuenta que los Servicios Públicos (agua, telefonía, gas, electricidad y ferrocarriles) eran estatales y monopólicos.

Igual escenario presentaba el Servicio Público de Transporte Aéreo tanto en Europa como en países de la región, donde predominaban empresas estatales de carácter prácticamente monopólico.

Con relación a la Ley N° 19.030, hay que reconocer que al dictarse se tuvo en cuenta la marginalidad del denominado "negocio aéreo", como consecuencia de su fragilidad y sus altísimos costos, y para ello propuso una serie de medidas que tendían a su cuidado y protección, con el objetivo de un progresivo desarrollo y crecimiento.

### Para ello dispuso:

- I) Alentar exclusivamente a los transportadores de bandera nacional que acrediten la posibilidad de una favorable evolución en los resultados de su explotación mediante la adopción de alguna o varias formas de ayuda por parte del Estado, tales como:
    - a) Facilitación para la adquisición y mantenimiento de materiales y equipos, dando preferencia a la industria nacional.
    - b) Reducción o eliminación de los derechos de importación a los equipos y materiales a ser utilizados en servicios concedidos a transportadores aéreos, cuya fabricación no se realice en el país.
    - c) Liberación o disminución de gravámenes que incidan en los servicios aerocomerciales regulares internos.
    - d) Otorgamiento de avales y/o garantías financieras para las inversiones destinadas al reequipamiento o expansión de los transportadores aéreos.
- 
- II. En cuanto al orden interno, se estableció que la Tarifa aplicable al Usuario por los transportadores aéreos, debía ser Económicamente Retributiva para cada ruta o tramo de ruta.

El principio de la aplicación de una Tarifa Económicamente Retributiva es esencial, si es que estamos hablando de una actividad comercial que asegure la prestación de sus servicios, dado que no es posible mantener la prestación de un servicio público por parte de una empresa privada a la cual no se le permita la obtención de ingresos adecuados y una rentabilidad acorde al servicio que debe prestar.

Para determinar el carácter retributivo de dicha tarifa, la autoridad de aplicación debía efectuar estudios técnicos y económicos que le permitieran al transportador - en base a un coeficiente de ocupación económicamente razonable - cubrir los costos directos e indirectos de la explotación de los servicios en las rutas o sectores de rutas que la misma operare, más un adicional por costos financieros y rentabilidad aprobada para cada empresa.

- III. También se previó en el artículo 6 de nuestra ley de política aerocomercial, un subsidio para aquellos transportadores que debían operar en rutas denominadas de especial interés para la Nación y en las que por dicho motivo no se podía aplicar una tarifa económicamente retributiva. Dicho subsidio denominado complementación económica, no se concedía en caso de concurrencia de dos explotadores en una misma ruta, salvo

específicas excepciones previstas en la misma ley.

IV. La Ley 19.030 fijó la necesidad de que los transportadores renueven su flota de aeronaves conforme a los adelantos tecnológicos, en la medida que las características del servicio lo exigieran, proponiéndose con ello alcanzar un mejor servicio para el usuario y una mejor ecuación Económica - Financiera en la explotación.

V. En cuanto al orden interno, se dispuso que la oferta en cada servicio permitiera satisfacer adecuadamente las necesidades públicas y guardara estrecha relación con la demanda, a fin de que las prestaciones ofrecidas fueran efectuadas con un coeficiente de ocupación económicamente razonable. Se contemplaba la concurrencia de transportadores aéreos en una misma ruta o tramo de ruta, en los casos en que el potencial de tráfico lo justificara, reiterando que las tarifas de los servicios fueran económicamente retributivas.

Evidentemente se quiso con ello prevenir la aparición de las denominadas tarifas predatorias y la sobreoferta de servicios en el mercado, con el evidente y claro perjuicio que ello ocasionaría al propio sistema aerocomercial.

Se intentó lograr - en definitiva - una competencia regulada pero sana, para el beneficio de los usuarios.

VI. En el orden internacional se propugnaba continuar asegurando la vinculación aerocomercial con los demás países del mundo, celebrando acuerdos de transporte aéreo con otras naciones. Dichos acuerdos debían ceñirse a los principios establecidos en el Artículo 9 de la ley.

En el Inc. b) de dicho artículo se establece que "la demanda de transporte aéreo entre el territorio argentino y el de un determinado país será atendida primordialmente con explotadores de ambas banderas". La capacidad a ofrecer por los referidos explotadores se fijaría en base a las necesidades de los tráficos de 3ª y 4ª libertad; y todo aumento sustancial de esta capacidad debería ajustarse a este principio y no sería concedido si en la realización de dicho tráfico el coeficiente de ocupación en los últimos 12 meses hubiese sido inferior al 50%.

Evidentemente, en el año 1971 no podían imaginarse políticas de Cielos Abiertos, y por lo tanto la Ley no previó que años más tarde nuestra autoridad aeronáutica llevaría a cabo negociaciones con ese tipo de alcances.

Desde el punto de vista legal, la autoridad de aplicación se encuentra impedida de suscribir cualquier acuerdo de esta naturaleza (Cielos Abiertos), dado el nivel de escalonamientos al que debe sujetarse para otorgar nuevas frecuencias.

A pesar del impedimento legal, nuestras autoridades suscribieron con la República de Chile y también con el Reino de España, Memorandums de entendimiento mediante los cuales acordaron "abrir el tráfico de pasajeros y carga para las empresas de ambos países con derechos de tráfico de 3ª y 4ª libertad" para el caso de Chile; y "de 3ª, 4ª y 5ª Libertades" con el Reino de España; "sin limitación en cuanto a rutas, frecuencias y material de vuelo, con la posibilidad de extender las operaciones a más de un punto en el mismo territorio".

No debemos olvidar que nuestra legislación, como se dijo, no autoriza celebrar acuerdos de "Cielos Abiertos". Es menester tenerlo en cuenta para no repetir el grueso error que cometió el Poder Ejecutivo Nacional al suscribir un acuerdo de esta naturaleza con Estados Unidos el 6 de Diciembre de 1999; acuerdo que nunca llegó a entrar en vigencia.

---

## Libertades del Aire

---

También llamados Derechos de tráfico, las dos primeras tienen su fuente en el Acuerdo de Tránsito en los servicios aéreos internacionales. Las restantes, en el Acuerdo relativo al Transporte Aéreo Internacional, también conocido con el nombre de "Acuerdo de las Cinco Libertades", el cual nunca llegó a tener vigencia, pero que se lo continúa utilizando como fuente de doctrina.

Podríamos definir los derechos aerocomerciales o de tráfico como aquellos que los Estados se conceden en forma bilateral o multilateral para embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga en servicios regulares, y que son ejercidos por las líneas aéreas que cada uno de ellos designe.

**PRIMERA:** el derecho de atravesar o sobrevolar el territorio de los respectivos Estados contratantes, sin aterrizar.

---

**SEGUNDA:** El de aterrizar por motivos no comerciales en el territorio de los respectivos Estados contratantes (technical stops o escalas técnicas).

---

**TERCERA:** El derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

---

**CUARTA:** El derecho de embarcar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

---

**QUINTA:** El derecho de embarcar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado Contratante y el derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes del territorio de cualquier otro Estado contratante.

Por lo tanto la tercera y cuarta libertades del aire son unidireccionales y la quinta libertad es bidireccional, al ejercerse en ambos sentidos.

---

**SEXTA:** El derecho de transportar pasajeros, correo y carga desde una nación extranjera a otra, a través del espacio aéreo del país al cual pertenece la empresa designada o con escala en el territorio del país de esta última.

---

**SÉPTIMA:** El derecho de operar comercialmente y en forma habitual entre terceros países, sin escalas en el país de nacionalidad de la aeronave.

---

**OCTAVA:** El derecho conferido a una empresa de hacer tráfico interno, o de cabotaje, en el territorio de un país distinto al de la nacionalidad de la aeronave utilizada.

---

**NOVENA:** El derecho conferido por un Estado a una empresa de otro, para operar en un tráfico de quinta libertad, en un servicio que se prolongaría más allá del territorio del país autorizante, también llamada "ampliatta" o "prolungatta."

---

Hasta aquí hemos podido analizar los aspectos más salientes de nuestra ley de política aérea, y hemos podido contemplar - a lo largo de más de 20 años en la actividad - que nuestra política aerocomercial no respetó esta ley; la cual muy pocas veces fue aplicada por parte de los diversos gobiernos y autoridades que se fueron sucediendo a lo largo de estos años.

La "Política Aérea" que se aplicó, en realidad, es producto de la inspiración de los diferentes funcionarios que han pasado por el cargo, quienes fueron creando una verdadera legislación paralela, integrada por decretos, resoluciones y disposiciones de muy dudosa legitimidad, que interpretaron subjetivamente nuestra ley de política aérea, hasta el punto de llegar a cambiarle su verdadero sentido.

Cabe preguntarse: si la ley era tan mala o estaba desactualizada, ¿por qué no se la modificó?, ¿por qué no se sancionó una nueva?

En cambio, como se dijo, siempre se optó por el camino más fácil y peligroso, procediendo - según las circunstancias - a dictar decretos o resoluciones que en definitiva sólo resultaban "parches".

Ejemplo de ello son las normas tales como el Decreto 2186/92 que establecía la "libertad para el explotador en la fijación de precios y tarifas", en clara y abierta contradicción con la Ley 19.030 y su "Tarifa Económicamente Retributiva".

Dicha norma, no tiene nada que ver a su vez con el Decreto 1654/2002, denominado de Emergencia del Transporte Aerocomercial, que abrogó implícitamente al referido Decreto 2186/92 al establecer una tarifa piso denominada de referencia y una tarifa máxima (no muy diferente, por otra parte, del sistema de bandas negativas y positivas que se venían aplicando desde el año 1987, junto con las denominadas rutas de cargo - creación de finales de los 80 y principios de los 90 - en las que se imponía al transportador que pretendía explotar las rutas rentables, la obligación, a cambio, de explotar rutas no rentables).

A su vez el decreto 35/2002 estableció una modalidad tarifaria-obviamente no prevista por la Ley 19.030 - creando lo que hoy conocemos como Tarifa Social, muy lejos también del carácter retributivo que asegura nuestra ley de política aérea, y desde ya también muy lejos de cualquier subsidio que compense la imposición de una tarifa de tal naturaleza, como casualmente prevé el Art. 6 de la Ley 19.030.

El Estado - es decir nuestra autoridad de aplicación - ha sido incapaz a lo largo de este tiempo de: 1) aplicar e interpretar correctamente la ley; 2) prevenir su violación; 3) reaccionar ante hechos que pudieran afectar al sector; 4) legislar correctamente.

Solo así podremos explicar cómo el Estado no pudo evitar el increíble perjuicio que significó para las empresas el Impuesto de Emergencia "Incentivo Docente", o el impuesto a la ganancia mínima presunta, teniendo en cuenta que es una actividad que vive al borde del quebranto; o también cómo el Estado, al concesionar los principales aeropuertos, "olvidó" que el impacto de los costos de la modernización recaerían en su totalidad sobre las empresas del sector y sobre los usuarios.

El atraso tarifario originado como consecuencia de la pesificación (recordemos que los costos de esta actividad son en su mayoría en dólares estadounidenses y sus ingresos - salvo en la parte internacional - son en Pesos argentinos) se intentó corregir, aunque parcialmente, cuando se promulgó el Decreto de Emergencia del sector Aerocomercial, que en la práctica nunca se aplicó y por lo tanto no produjo ningún efecto.

Tampoco el Estado nada hizo para proporcionar un alivio al sector ante el incremento sideral del precio del petróleo. Decidió sí auxiliar a una sola empresa: Southern Winds.

Después de todo lo relatado, como también lo analizado en el período "Colapso del Sistema", arribamos a la actual situación:

- **AEROLINEAS ARGENTINAS/AUSTRAL** es la empresa nacional con posición dominante en el mercado de cabotaje (95 %) y la única en el mercado internacional y regional.

---

- **LAN ARGENTINA** es la única alternativa para trasladarse desde Buenos Aires exclusivamente a Bariloche, Mendoza, Iguazú y Córdoba, habiendo solicitado ingresar al mercado internacional.

---

- **LADE** continúa cumpliendo con su labor de fomento, especialmente en la región patagónica. Actualmente se encuentra intentando incorporar más aviones a su flota para ampliar sus operaciones.

---

- En el mercado de cabotaje se aplican tarifas máximas establecidas por la autoridad de aplicación, que son antieconómicas para las empresas y a su vez resultan caras y poco accesibles para los usuarios.

---

El Transporte Aerocomercial se ve perjudicado por varios aspectos: los costos de explotación contienen no sólo un alto componente en moneda extranjera, sino que también han sufrido un importante aumento en el combustible que incrementó dramáticamente su incidencia; manteniéndose también la carga fiscal e impositiva que los transportadores deben soportar, más allá de las presiones ante las demandas de incrementos salariales, y los perjuicios que también sufren, tanto las empresas como los usuarios, ante los paros sorpresivos de actividades de los distintos gremios.

En resumen, el escenario económico para las empresas nacionales de transporte aéreo, da como resultado **COSTOS CRECIENTES** con **INGRESOS DECRECIENTES**.

## Servicios Aéreos en Operación

DICIEMBRE 2005

### CABOTAJE desde y hacia Aeroparque

COMPAÑÍA	FRECUENCIA SEM.	
ARSA	216	40%
AUSTRAL	243	45%
LAN	67	13%
LADE	6	1%

TOTALES: 4 COMPAÑÍAS Y 532 FRECUENCIAS SEMANALES

### INTERNACIONAL / REGIONAL

Aerolíneas, única nacional, posee el 25% de las frecuencias totales.

desde y hacia AEROPUERTO	FRECUENCIA SEM.
EZEIZA	460
AEROPARQUE	102
CORDOBA	13
MENDOZA	13
SALTA	3
ROSARIO	7
BARILOCHE	2

TOTALES: 28 COMPAÑÍAS Y 600 FRECUENCIAS SEMANALES

# conclusiones propuesta de acciones

# Conclusiones

La República Argentina, por su realidad objetiva y características propias (gran extensión territorial, e importantes recursos naturales y humanos), es un país especialmente apto para el desarrollo económico, tal como lo demuestran los guarismos alcanzados en los últimos tres años.

En este contexto, el Turismo y el Transporte Aéreo son los protagonistas fundamentales.

La extensión territorial que posee nuestro país y su ubicación geográfica marginal, le otorgan al Transporte Aéreo una importancia estratégica decisiva.

Indudablemente, es el medio de transporte ideal, más adecuado y elegible para el país y obviamente para el Turismo.

Dicha importancia se potencia aún más debido a las carencias que presentan los otros medios de transporte (automotor y ferroviario) o la inaccesibilidad de los que utilizan las vías navegables (fluvial y marítimo) y la deficiente red vial, que dificulta llegar a muchos de los más importantes destinos del interior del país.

## Necesidad de una política adecuada para el desarrollo del Transporte Aéreo

- La aviación es un Servicio Público que debe cumplir con el rol de servir a la sociedad y unir a los pueblos en forma segura, regular, eficiente, y económica.
- El Estado Nacional debe retomar el cumplimiento de las funciones esenciales e indelegables en materia de planificación y control, dejando de lado la figura del Estado Ausente.
- Debe diseñarse una política de Estado para el transporte aéreo nacional que tenga en cuenta a todos los sectores de la aviación civil, alentando a la industria aeronáutica nacional y a la aviación general, para que los mismos puedan desarrollarse en plenitud, armónicamente y en forma constante.
- Sostener y defender el principio de reciprocidad real y efectiva en el plano internacional, asegurando mediante acuerdos la vinculación con otros estados.
- Reconocer a las empresas eficientes el derecho a la rentabilidad por sus servicios e inversiones, promoviendo la sana competencia, evitando las guerras suicidas de tarifas y el dumping.
- Defender al usuario y el interés general, promoviendo la calidad y universalidad de los servicios.
- Alentar la equidad de los sistemas tarifarios ejerciendo el Estado un efectivo control para evitar situaciones monopólicas.

- Asignar recursos para otorgar subsidios adecuados en las rutas de interés que lo demanden.
- Instrumentar un sistema eficaz de control que brinde respuestas eficientes a los reclamos de los usuarios, que desaliente las injustificadas demoras, cancelaciones y consolidaciones de vuelos, etc.
- La necesidad de la integración a través del medio aéreo y la seguridad son prioritarias, por lo que el Estado Nacional debe controlar eficazmente las inversiones y mejoras en los aeropuertos concesionados, como también asignar los recursos suficientes para invertir en las mejoras que resultan necesarias en aquellos que no se encuentran concesionados y que integran el Sistema Nacional de Aeropuertos.
- Profundizar la integración entre los países del **MERCOSUR**.

## Coordinación de Políticas: Transporte Aéreo y Turismo

El desarrollo del transporte aéreo, apoyado fundamentalmente en el avance del hecho técnico, ha permitido el desenvolvimiento de la Industria Turística al facilitar su ejecución, otorgando mayor seguridad, rapidez y, sobre todo, mayor comodidad en los viajes.

A su vez, el incremento del Turismo le brindó un gran impulso al ritmo del mundo aeronáutico, a través del continuo crecimiento y sostenida utilización del tráfico aéreo regular y no regular, principalmente con la modalidad del Charter, que incorpora renovados diseños de las aeronaves y nuevas rutas aéreas. Pero también agudizó otros problemas, precisamente derivados de ese rápido crecimiento de la aviación y otros acontecimientos que han sucedido, tales como: la falta de infraestructura capaz de evitar la congestión del tránsito aéreo, las restricciones aeroportuarias, los niveles de ruido de las aeronaves, el dificultoso acceso a los aeropuertos, la creciente alza tarifaria de los derechos y tasas, los altos costos para la modernización y actualización de las flotas, el incremento del costo de los seguros como consecuencia de la inseguridad originada por los ataques y atentados del terrorismo internacional, los gigantescos aumentos del precio de los combustibles, y los nuevos costos en personal y equipos por el tema de la seguridad en los pre - embarques.

Las grandes distancias existentes en nuestro país y la falta de un sistema adecuado de autopistas y rutas en buenas condiciones de transitabilidad y señalización, que conecte los puntos turísticamente atractivos y a su vez integre a nuestro país con el resto de los países vecinos, da como alternativa única el medio aéreo, siendo el mismo - como sabemos - de alto costo.

El Turismo es en la actualidad la mayor industria del mundo, con independencia del criterio económico que se utilice, incluidos los siguientes: Producto Bruto, Valor Agregado, Fuentes de Trabajo, Inversiones, Ingresos Tributarios, etc.

Podemos señalar que según pronostican las publicaciones especializadas, el Turismo continuará creciendo a un ritmo o Tasa superior al de la Tasa media de la economía mundial, confirmando así su posición como la mayor industria del mundo.

Tal como señalara Stephen Wheatcroft en el estudio titulado "**POLÍTICAS DE AVIACIÓN Y TURISMO: SALDO DE BENEFICIOS**", los gobiernos deben prestar la debida atención sobre la necesidad de coordinar las políticas nacionales del turismo y del transporte aéreo considerando todos los elementos del problema, a fin de reducir las limitaciones existentes y promover una competencia saludable con el objeto de desarrollar el Turismo como parte vital de la expansión económica nacional.

Los gobiernos de todo el mundo han reconocido la importancia económica del turismo, y en consecuencia han debido modificar sus políticas de aviación, adoptando diferentes sistemas según cada país.

Hoy en día, éste es un factor significativo en la adopción de políticas aéreas más liberales por parte de muchos países que en el pasado han sido más proteccionistas.

Dichas políticas tendían a la protección de los intereses de las líneas aéreas nacionales. Con ello se restringían las posibilidades de ingreso de una mayor cantidad de turistas provenientes de otros países por quedar limitadas a las capacidades que les ofrecía el mercado, capacidades que eran establecidas siempre - acuerdos bilaterales de por medio - en relación a las posibilidades de sus líneas nacionales.

Para los países en vías de desarrollo, la pregunta sigue siendo si las políticas aéreas proteccionistas han restringido o no el crecimiento del turismo; y en caso afirmativo, con qué resultado neto final para el país?

Una cuestión esencial para los países en vías de desarrollo como el nuestro, es poder contar con los servicios aéreos adecuados para hacer frente a las distintas necesidades, incluyendo el Turismo. Esto nos lleva a preguntarnos: Por qué razón la Secretaría de Turismo de la Nación dejó de actuar y participar activamente, en coordinación con la Secretaría de Transporte (Autoridad de Aplicación), en las estrategias y acciones a desarrollar en el Transporte Aéreo para beneficio de la industria del Turismo?

En razón de que ignoramos la respuesta a dicho interrogante, es de esperar que a la mayor brevedad posible, la Secretaría de Turismo de la Nación reinicie su participación en la elaboración de las estrategias y políticas de estado a desarrollar, designando funcionarios con idoneidad y experiencia en el tema, y coordinando sus esfuerzos junto a la Secretaría de Transporte.

Entendemos que se torna necesario e imprescindible la reglamentación de la Ley N° 25.997 (Ley Nacional de Turismo) a fin de que a la mayor brevedad posible se ponga en funciones a los miembros que integrarán el COMITÉ INTERMINISTERIAL DE FACILITACIÓN TURÍSTICA.

Como dato de la realidad nacional, debemos recordar que en el año 1999 el total de plazas ofrecidas ascendía a 386.826, y en el año 2004 a 440.577, produciéndose en dicho lapso un incremento real del **13,89 %**.

Según los datos proporcionados por la Secretaría de Turismo de la Nación, para el corriente año se esperan inversiones por una suma estimada en **UN MIL CUATROCIENTOS MILLONES DE PESOS (\$ 1.400.000.000,00)**, para la construcción de hoteles distribuidos en las diferentes regiones de nuestro país, entre las que se destacan Buenos Aires, Salta y la región Patagónica. Este monto es un 207,00% superior a las inversiones correspondientes al año 2005.

Actualmente se encuentran en construcción más de doscientos (200) nuevos alojamientos en todo el país, cifra que impacta si se considera que entre los años 1991 y 2001 se inauguraron solamente cuarenta y cinco (45) hoteles.

Con relación al transporte aéreo de cabotaje, en el año 1999 el movimiento de aeronaves en Aeroparque fue de **141.853** y en el año 2004 de **88.691**, resultando así una caída de la oferta de vuelos del **38,00 %**.

El incremento citado del **13,89 %** en la oferta de plazas y la caída del **38,00 %** en la oferta de vuelos, demuestra acabadamente y con claridad meridiana, la total ausencia de coordinación entre el Turismo y el Transporte Aéreo.

Si bien no contamos con información precisa, desde el año 1999 al año 2004 fueron desafectadas para operar dentro de nuestro país aproximadamente 50 aeronaves de gran porte que se utilizaban para el cabotaje, achicándose de tal modo y en forma notable la flota argentina y, por ende, la oferta de asientos.

Finalmente, entendemos que como asignatura pendiente sería deseable y necesario que el sector público y el privado profundizaran el correspondiente análisis y evaluación, para llegar a conocer con mayor precisión si con la política aérea llevada a cabo hasta el presente, se han logrado alcanzar todos los beneficios que el Turismo le puede reportar a nuestra economía.

## Propuesta para el desarrollo

Si la actual política del Estado Nacional es la de promover el desarrollo y crecimiento del país, ninguna duda cabe en cuanto a que se deberá promover el crecimiento y desarrollo del Transporte Aéreo, y para ello, a través de un proyecto estratégico integral, deberá incluirse necesariamente a la Industria Aeronáutica Nacional, la Aeronáutica Civil, y la Infraestructura.

Con relación al Transporte Aerocomercial, surge como ineludible que se deberá considerar el establecimiento de una política transparente y adecuada que garantice la sustentabilidad presente y futura de las empresas que realicen transporte aéreo de cabotaje.

## Para ello, se deberán prever las siguientes consideraciones:

Los volúmenes de tráfico anuales de cabotaje, tanto en años anteriores como en 2005, no constituyen una masa crítica de mercado que aconseje la participación de muchos actores en el primer nivel.

Esto no sólo sucede en el Transporte Aéreo Nacional; lo mismo ocurre en los demás Servicios Públicos tales como el suministro de Agua, Gas, Energía y Telefonía Básica, donde la actividad privada actúa monopolicamente en zonas exclusivas.

Las tarifas máximas autorizadas para los vuelos domésticos, actualmente no son retributivas para las empresas explotadoras de los servicios; y al mismo tiempo dichas tarifas resultan caras para los usuarios.

La falta de rentabilidad en esta actividad, no sólo impide la actualización tecnológica, sino que también genera un mayor riesgo desde el punto de vista de la seguridad.

El negocio aéreo es una actividad que necesariamente requiere de capital intensivo y recursos humanos altamente capacitados.

Debido a su alta complejidad y especificidad, también necesita contar con una conducción empresaria altamente responsable y competente.

Asimismo, necesita de reglas claras y contar con una autoridad de control o de aplicación seria, idónea y con vasta experiencia en la actividad.

## ● Razonabilidad de las Tarifas.

Para lograr la comprensión del tema y alcanzar la solución más adecuada a las actuales circunstancias, resulta necesario el esfuerzo conjunto del sector privado y del Estado Nacional.

Desde el punto de vista empresarial, los actuales costos directos de la Hora Block han aumentado significativamente con relación a los existentes en la década del 90, siendo el combustible (JP1) el que mayor incidencia ha tenido en dicho aumento, por los precios que ha alcanzado y que, de acuerdo a las pronósticos internacionales, continuarán en alza.

A modo de ejemplo, y con relación a los costos directos totales de un equipo B 737 - 200, en la actualidad el combustible representa aproximadamente el 55 % de los mismos, cuando sólo representaba el 20 % en la década del 90. Esto sin olvidar los incrementos sufridos en otros componentes que también han afectado los costos.

Con el actual nivel del costo directo de explotación (que no incluye la carga de estructura general que deben soportar, dado que las mismas no son iguales para todas las empresas), y considerando - a modo de ejemplo - la tarifa neta (después de los gastos de comercialización) del tramo Buenos Aires - Salta, el nivel de **ocupación necesario** para cubrir solamente el costo directo debería alcanzar al 78 %, y para cubrir solamente el combustible, un nivel del 42 %.

Cabe destacar que, en la industria del transporte aéreo, las empresas establecen sus tarifas (económicamente retributivas) partiendo de un punto de equilibrio ubicado en un nivel de ocupación del 60% en promedio anual; y que el nivel de ocupación del 78 % citado en el párrafo precedente, es muy difícil de alcanzar como promedio anual en las diferentes rutas, para cualquier operador, teniendo en cuenta la estacionalidad de los servicios aéreos. Esto pone en evidencia que las tarifas máximas y vigentes establecidas por el Estado Nacional son antieconómicas, desalientan el ingreso al mercado de nuevos operadores, y potencian a su vez a quienes hoy detentan una posición dominante en el mercado doméstico.

---

## ● **Concesión de Beneficios.**

---

En los siguientes puntos, formularemos diversos requerimientos que se aconseja efectuar ante el Poder Ejecutivo Nacional, el cual - en algunos casos - deberá actuar con rapidez y eficacia junto al Poder Legislativo Nacional. Las medidas recomendadas podrán facilitar la reducción en los costos de explotación de las empresas nacionales, para vuelos de Cabotaje Regulares y No Regulares, como también reducir los montos tarifarios máximos hoy vigentes, lo que beneficiará a los usuarios.

---

## ● **Beneficios para los Usuarios.**

---

- **PASAJES AÉREOS PARA VUELOS NACIONALES:** Dado que los pasajes aéreos para vuelos internacionales se encuentran eximidos del I.V.A., al igual que los servicios de transporte terrestre brindados por taxis y remises, deberá solicitarse la exención total del I.V.A. que actualmente grava a los pasajes aéreos (10,5 %) para vuelos domésticos o de cabotaje.
- **UNIFORMIDAD EN LAS TARIFAS:** Entendemos que resulta discriminatorio, y que proyecta una muy mala imagen de nuestro país en el exterior, la aplicación que las empresas realizan de diferentes tarifas en el mismo tramo, según sea el pasajero, residente o no en el país; al extremo de que se incluyen en dicha discriminación a los argentinos residentes en el exterior, cobrándoseles a ellos y a los extranjeros, tarifas diferenciadas y más caras.

---

## ● **Beneficios a las empresas nacionales.**

---

- **COMBUSTIBLES JP1:** Es el único que pueden utilizar los aviones Jet y Turbohélice. Se sugiere solicitar la exención total del I.V.A. a los combustibles aeronáuticos utilizados por empresas nacionales para los vuelos internos o de cabotaje, lo cual significará disminuir en un 100 % la alícuota de dicho impuesto, dado que la reducción del 50 % prevista en el Decreto N° 1654/2002 nunca se logró efectivizar.

También se deberá solicitar que se exima totalmente al combustible JP1, del Impuesto a la Transferencia de Combustibles (I.T.C.) establecido en la Ley N° 23.966.

- **SEGUROS AERONÁUTICOS:** Se deberá solicitar la aplicación inmediata de lo dispuesto en el Art. 2 del Decreto N° 1654/2002, en razón de que hasta la fecha y ante la falta del dictado de las normas complementarias, las empresas nacionales de transporte aéreo no pueden contratar en forma directa los Seguros en el exterior. Esto permitirá reducir sus costos eliminando la obligada intervención local que disponen los Arts. 2 y 3 de la Ley N° 12.988 (Texto Ordenado por Decreto N° 10.307/53)

También debería solicitarse que se exima totalmente del I.V.A. a los seguros contratados por las empresas nacionales de transporte aéreo, regular y no regular, establecido en el Art. 3, Inciso L de la Ley N° 23.349.

- **IMPORTACIÓN DE REPUESTOS:** Deberá solicitarse la autorización para la importación de repuestos, partes y componentes necesarios para las aeronaves, usados pero recorridos y reparados a Cero Hora, con tarjeta de servicios (P.M.A.), dado que su utilización se encuentra autorizada a nivel internacional - tanto por los organismos de seguridad como por los fabricantes de aeronaves. Esta medida permitirá a las empresas reducir sus costos sin ver afectados los niveles de seguridad exigidos, pues actualmente la Dirección de Aduanas sólo permite el ingreso de piezas o componentes de repuestos "nuevos", con las mayores erogaciones que ello representa para las empresas de transporte aéreo.

- **I.V.A. IMPORTACIÓN:** En cuanto a la importación de piezas de repuesto, partes y demás componentes

necesarios - tanto nuevos como usados - para las empresas nacionales de transporte aéreo, se deberá solicitar la eximición total del pago del I.V.A. importación que actualmente los grava; dicha medida guardaría coherencia con la eximición del I.V.A. actualmente vigente para la importación de aeronaves (nuevas y/o usadas)

- **LEASING PURCHASE:** Tal como se estableció en el Art. 3, inciso b, del Decreto N° 1654/02, y que hasta el presente no se ha efectivizado, debería incluirse en la Ley N° 23.349 (I.V.A.), Art. 7 inciso G, la exención para las adquisiciones mediante contratos de leasing - purchase (opción de compra) de aeronaves nuevas y/o usadas, para el transporte de pasajeros y/o cargas.
- **TASAS AEROPORTUARIAS:** Se debería solicitar la reducción del valor de las tasas que abonan las empresas aéreas en los vuelos internos o domésticos (de Aterrizaje, Estacionamiento de Aeronaves y Uso de Pasarelas Telescópicas), tanto en los aeropuertos concesionados como en los restantes aeropuertos que integran el Sistema Nacional de Aeropuertos, a fin de aliviar los costos directos de explotación.

En atención a que el Estado Nacional actualmente se encuentra renegociando el Contrato de Concesión oportunamente celebrado con Aeropuertos Argentina 2000 S.A., empresa que explota comercialmente treinta y tres (33) aeropuertos nacionales, entre los cuales se encuentran los más importantes, consideramos - a los efectos del presente pedido - que este es el momento más oportuno para dicha medida.

- **UTILIZACIÓN DE SALDOS DE I.V.A.:** Tal como se estableció en el Decreto N° 1654/02, y que hasta el presente no se ha efectivizado, debería solicitarse que se autorice a las empresas nacionales de transporte aéreo, la utilización de los saldos de libre disponibilidad del I.V.A. para el pago de las contribuciones de la Seguridad Social, a cargo de las mismas.

Sin embargo, dejamos aclarado que no desconocemos que la Corte Suprema de Justicia de la Nación, en el caso "URQUIA PERETTI" (Fallo del 16 de Septiembre de 1999) denegó la posibilidad de compensar saldos de libre disponibilidad del I.V.A. con recursos de la seguridad social.

Con respecto a la diferencia entre I.V.A. Débito Fiscal e I.V.A. Crédito Fiscal (Saldo Técnico, conforme Primer Párrafo del Art. 24 de la Ley del Impuesto, T.O. 280/97) consideramos que deberá instrumentarse una forma de acreditación y/o devolución (como por ejemplo, el Régimen de Beneficios para Bienes de Capital Nuevos e Infraestructura, dispuesto por la Ley N° 25.924), para solucionar el impacto financiero negativo que este Saldo Técnico implica para las empresas del rubro.

- **DEROGACIÓN DE LA RESOLUCIÓN 35/2002 (TARIFA SOCIAL):** Más allá de lo ya expuesto sobre la razonabilidad en las tarifas, y no encontrándose vigentes - tal como se refirió - los beneficios que establecía el Decreto N° 1654/2002, cabe agregar el perjuicio que les ha causado y aún les genera a las empresas la aplicación obligatoria de la llamada "Tarifa Social" mediante la cual se encuentran obligadas a afectar el VEINTE POR CIENTO (20 %) de la capacidad de cada vuelo desde el interior del país hasta Buenos Aires (Ida y Vuelta) sobre la base de las tarifas de referencia. Por lo tanto se deberá solicitar la derogación - lisa y llana - de dicha norma, que fuera dictada el 01.11.02. por el Ministerio de la Producción.

---

## ● Conclusiones

---

Si las propuestas formuladas precedentemente fueran aceptadas y se alcanzaran a implementar, producirían como resultado:

- Para el Usuario/Pasajero, el 10,84 % de rebaja en todas las tarifas actualmente vigentes.
- Para las empresas, podemos estimar que el Costo Directo Total de la Hora/Block disminuiría en el orden del 6,50 %.

Todo el conjunto de las medidas sugeridas, aplicadas en forma integral, corregiría en mejor dirección el actual rumbo, iniciando un nuevo camino para alcanzar el desarrollo sustentable del Transporte Aéreo y el Turismo. El escenario quedaría compuesto de la siguiente manera:

- Incidencia del combustible en el Costo Total Directo, 53 %.
- Nivel de Ocupación necesario para cubrir los Costos Totales Directos, 72 %.
- Nivel de Ocupación necesario para cubrir el costo del combustible, 38 %.

No obstante, para alcanzar el objetivo de razonabilidad en las tarifas, sería también necesario e imprescindible que el Estado Nacional subsidie a los combustibles y lubricantes que utiliza el Transporte Aéreo de cabotaje, por lo menos en un 30% del costo de los mismos, tal como lo viene haciendo con el Transporte Automotor y Ferroviario, subsidiando a los mismos en una suma aproximada a UN MIL TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS (\$ 1.300.000.000,00.) para el año 2005) y como se anunciara recientemente, DOS MIL OCHENTA MILLONES DE PESOS (\$ 2.080.000,00) para el año 2006.

Corresponde destacar que el concepto de subsidio a las empresas aéreas ha sido aplicado por los Estados Unidos de América a partir de los trágicos sucesos ocurridos en la Ciudad de New York en Septiembre del año 2001, y alcanzaron la suma de U\$S 5.000 Millones de Dólares en efectivo, y U\$S 10.000 Millones en garantías para préstamos.

Se puede agregar que dichas ayudas otorgadas a las líneas aéreas americanas, incluyeron a las que realizaban vuelos internacionales, y dicho proceder - en nuestro criterio - fue violatorio de los acuerdos celebrados por U.S.A. con otros estados, relativos a las cláusulas de competencia justa. En cambio, el subsidio solicitado en el presente sólo alcanzaría a los combustibles y lubricantes exclusivamente para los vuelos domésticos.

También el Presidente Hugo Chávez de Venezuela, ha otorgado a las líneas aéreas venezolanas que realizan vuelos domésticos, un descuento del Veinte por Ciento (20 %) sobre el precio del combustible Jet A 1.

Aplicando el subsidio del 30 % referido precedentemente, el escenario quedaría compuesto de la siguiente forma:

- El costo directo total de la Hora/Block disminuiría en el orden del 21 %.
- Incidencia del combustible en el Costo Total Directo, 44 %.
- Nivel de ocupación necesario para cubrir los Costos Totales Directos, 62 %.
- Nivel de ocupación necesario para cubrir el costo del combustible, 27 %.

El cuadro comparativo inserto a continuación, ilustra gráficamente sobre el resultado que podría obtenerse, aplicando los distintos beneficios sugeridos.

## CUADRO COMPARATIVO POR ETAPAS ESTIMADOS DE REDUCCIONES DE COSTOS DE ACUERDO CON PROPUESTAS

ACCIONES	DESCUENTOS PARA PAX	DISMINUCION COSTO TOTAL DIRECTO EMPRESAS	NIVEL DE OCUPACION NECESARIO PARA COSTO TOTAL DIRECTO	NIVEL DE OCUPACION PARA COMBUSTIBLE	% INCIDENCIA COMBUSTIBLE EN COSTO TOTAL DIRECTO
Situación Actual	-	-	78%	42%	54%
Con beneficios propuestos	10.84%	6.5%	72%	38%	53%
Con beneficios más adicional de combustible	10.84%	21%	62%	27%	44%

**IMPORTANTE:** Este análisis no incluye el costo de estructura general de las empresas. Es una estimación basada en los costos directos de explotación fijos y variables de una aeronave B737-200 ADV con 110 asientos.

Dado que los guarismos señalados han sido confeccionados en base a datos obtenidos informalmente, y por ende "estimados", en caso de que las propuestas formuladas precedentemente fueran aceptadas será necesario obtener toda la información pertinente, en forma precisa y actualizada de las empresas transportadoras; y, con la participación de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, con su personal idóneo y calificado en la materia, establecer en forma actualizada las "Tarifas Económicamente Retributivas" (T.E.R.) que prevé la Ley N° 19.030.

Pero aún si las propuestas señaladas para obtener la reducción en los costos no fueran aceptadas, igualmente se tornaría necesario establecer en debida forma las "Tarifas Económicamente Retributivas" (T.E.R.) que estipula la Ley N° 19.030 y así conocer la realidad.

En cualquier caso, determinar en forma actualizada las "Tarifas Económicamente Retributivas" (T.E.R.) significará realmente sincerar las mismas, lo que traerá como consecuencia - en el caso de no autorizarse el otorgamiento de los subsidios y reducciones aconsejados - un significativo aumento de las tarifas hoy vigentes.

Consideramos que en estos momentos, y por las consecuencias económicas, políticas y sociales que provocaría, no sería deseable ni beneficioso para nadie que se aumenten las tarifas aéreas de cabotaje.

### ● Demanda Turística Insatisfecha

A fin de lograr el desarrollo armónico e integrado del Turismo, se necesita contar con redes que interconecten las regiones de importancia turística (Hubs and Spokes).

Entendemos que, para lograr el máximo aprovechamiento de la capacidad receptiva de los centros turísticos (principales y secundarios), se deberán seleccionar los diferentes destinos según el orden de prioridades, optimizar las posibilidades de vinculaciones entre destinos regionales (sin necesidad de pasar obligatoriamente por la ciudad de Buenos Aires), y desarrollar una nueva red integrada de Transporte Aéreo Nacional.

Teniendo en cuenta las redes troncales, las redes regionales, las características de los aeropuertos, y las limitaciones estacionales climáticas, deberá evaluarse una estructura ideal de rutas, con el objetivo que tienda hacia un modelo de funcionamiento distinto al concepto "radio concéntrico" actualmente vigente.

El mismo podría ofrecer, además de la red de centros primarios, una red de rutas y centros secundarios con funciones de integración de destinos no comprendidos en la red primaria, de escala y de distribución.

En base a la experiencia acumulada, entendemos que en nuestro país deberíamos contar con dos (2) Hubs, localizados uno en la Región Centro y el restante en la Región Sur, los cuales facilitarían las operaciones aéreas beneficiando a los Usuarios.

El proyecto precedente es factible ya que contamos con la infraestructura y normativa legal aplicable al caso, que a continuación se detalla:

## ● Subsidios selectivos en Rutas Domésticas y Regionales

El Artículo 6 de la Ley N° 19.030 establece: *"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. 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."*

El contenido y fundamento de dicho artículo, como lo dispuesto en el Decreto N° 6875/71 (Reglamentación de la Ley N° 19.030), tiende a promover el desarrollo de aquellas regiones o localidades de nuestro país donde las dificultades en las comunicaciones no permiten el normal desenvolvimiento de las mismas. Esta situación se verifica en diferentes puntos o localidades de gran atracción turística, impidiendo la llegada de mayor cantidad de visitantes a los mismos. Es obligación del Estado Nacional, velar o asegurar la continuidad del servicio para beneficio de los usuarios.

El antecedente más reciente que se implementó fue el **PROGRAMA INTEGRAL DE DESARROLLO AÉREO PATAGÓNICO (P.I.D.A.P.)** coordinado por la Secretaría de Transporte y la Comisión Nacional para la promoción y desarrollo de la Región Patagónica (C.O.N.A.D.EP.A.). Dicho Programa atendió la importancia del transporte aéreo como instrumento para la integración e intercomunicación de la mencionada región, reconociendo la incidencia de ese modo de transporte en la conformación espacial de la zona, en lo referente al funcionamiento de los sistemas económicos y en la determinación del espacio social, y considerando la vasta extensión y distancia entre sus localidades.

Tal criterio junto a otros, son también de aplicación a otras zonas o destinos de nuestro país. El Estado Nacional debe cumplir con el importante rol a su cargo, designando las regiones, zonas o rutas de interés nacional y turístico, y destinando las partidas correspondientes para el sostenimiento del mismo. Debe asegurar también la aplicación y entrega de los recursos asignados a favor de las empresas en tiempo y forma, sin que la discrecionalidad de algunos funcionarios - como ha ocurrido en el pasado - puedan interrumpir arbitrariamente las acciones en curso.

## ● Estacionalidad.

Otro de los problemas existentes y a resolver en materia de transporte aéreo turístico son los Picos de Estacionalidad.

Las líneas aéreas regulares, por su estructura operacional y por las obligaciones de programación en sus vuelos, no se encuentran en condiciones ni tampoco dispuestas a modificar su habitual funcionamiento para brindar solución a esta problemática.

Con relación al tema, podemos sostener que los Vuelos No Regulares (Charter) se han convertido en el transporte turístico por excelencia, debido a su facilidad para adaptarse a los requerimientos de la demanda.

Esta herramienta aparece en la década del setenta, a nivel mundial, como protagonista esencial en el marco del turismo, creciendo a la par del mismo.

Nuestro país no cuenta actualmente con empresas que brinden este tipo de servicios con aeronaves de gran porte.

Es por lo expuesto que sería importante y necesario fomentar, de alguna manera, el ingreso al mercado nacional de alguna empresa que pueda brindar con equipos adecuados, este tipo de servicios aéreos (Charter)

A su vez, para que el proyecto de una empresa con servicios de Charter sea viable y sustentable en el tiempo, deberán adoptarse nuevas políticas empresarias en el sector turístico, que puedan brindar continuidad en la utilización de los servicios.

## ● **MERCOSUR - Acuerdo de Fortaleza.**

Por iniciativa de BRASIL y ARGENTINA, los días 18 y 19 de Abril de 1995 se reunieron en la Ciudad de Buenos Aires las Autoridades Aerocomerciales de dichos países, y decidieron convocar a una reunión cuatripartita de autoridades aerocomerciales competentes de los Cuatro (4) países integrantes del MERCOSUR. Se llevó a cabo entonces la **"PRIMERA REUNION PLENARIA CUATRIPARTITA SOBRE TRANSPORTE AÉREO SUBREGIONAL"** en Foz de Iguazú (BRASIL) el 13 y 14 de Junio de 1995, siguiéndoles luego las que se celebraron en : San Bernardino (PARAGUAY) en Octubre de 1995, y Buenos Aires (ARGENTINA) en Marzo de 1996, en la cual ya estuvieron presentes BOLIVIA y CHILE, además de ARGENTINA, BRASIL, PARAGUAY Y URUGUAY.

El **"ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS SUBREGIONALES" (Ley N° 25.806)** fue suscripto por ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, CHILE, PARAGUAY y URUGUAY en la Ciudad de FORTALEZA, REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, el día 17 de Diciembre de 1.996, y aprobado por nuestro país mediante la Ley N° 25.806.

La Estructura Normativa del referido Convenio Multilateral, es la siguiente:

- a) El ACUERDO propiamente dicho, que consta de Veinte (20) artículos y que se adjunta al presente.
- b) El ANEXO I "CRITERIOS OPERACIONALES" con Nueve (9) apartados.
- c) El ANEXO II "CONSEJO DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS" con Ocho (8) apartados.
- d) El ANEXO III "SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS" con Seis (6) apartados.

Además, en la Reunión que se celebró en la Ciudad de Buenos Aires el 5 de Febrero de 1997, las Autoridades Aeronáuticas aprobaron:

- e) El Reglamento del Consejo de Autoridades Aeronáuticas, con Veinticuatro (24) artículos.
- f) Las Normas de Procedimiento para el Tratamiento de Solicitudes de Servicios de Transporte Aéreo Subregional, con Siete (7) apartados, y
- g) Las Normas de la Comisión Arbitral para la solución de Controversias.

Cabe señalar que este Acuerdo incorporó ciertos principios básicos que lo diferencian de otros acuerdos celebrados sobre Servicios de Transporte Aéreo, a saber: se deja de lado el Bilateralismo y se inician los Acuerdos Multilaterales; es de Tipo ABIERTO ya que permite la incorporación de otros estados de Sudamérica; los territorios

de los Estados Partes conforman una Subregión donde se aplicará el Acuerdo; permite la libre elección de capacidades y equipos por parte de las empresas; en relación a las Tarifas se aplica el principio de País de Origen; permite el Stop-over; y se crea un nuevo tipo de vuelos dentro de los regulares, los Vuelos Exploratorios con tratamientos diferenciales, con lo cual se logró satisfacer, aunque parcialmente, las expectativas que había despertado.

Debe resaltarse que la nueva tendencia a nivel de Estados para enfrentar los actuales desafíos económicos, incluyendo en la mayoría de los casos a los temas Aerocomerciales, se realiza a través de Bloques de Países con Estrategias comunes previamente definidas, y con ello - mediante convenios multilaterales - han logrado robustecer sus posiciones mediante la política común de grupos de países, tales como en el PACTO ANDINO (Acuerdo de Cartagena), el GRUPO NAFTA, el MERCADO COMÚN EUROPEO, el MERCOSUR, etc.

Podemos definir a la Estrategia, como el conjunto de reglas y acciones que se utilizan para asegurar o que puedan asegurar una decisión óptima en el momento oportuno, para así alcanzar un resultado exitoso conforme a los objetivos trazados.

Esta política integracionista demuestra el interés decisivo de los Estados en encarar a nivel global o de bloques los problemas comunes a una determinada región o subregión, a fin de potenciar y mejorar los presupuestos e índices de productividad, así como hacer frente con eficiencia, eficacia y profesionalidad a la competencia.

En materia aerocomercial, podemos resaltar los avances logrados en la Comunidad Económica Europea y en el Pacto Andino, en tanto que en el **MERCOSUR** o Tratado de Asunción, que sí incorporó el Transporte Terrestre (SGT-5) y el Transporte Marítimo (SGT-6), no previó ningún presupuesto relacionado con el **Transporte Aéreo**.

Consideramos que el **ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS SUBREGIONALES**, suscripto en la ciudad de Fortaleza, aparece como una concreta y positiva respuesta. Esto a pesar de imperfecciones, como por ejemplo la falta de creación y de constitución hasta el presente del SUB-GRUPO DE TRANSPORTE AÉREO dentro del MERCOSUR, que deberán mejorarse en un futuro próximo.

Si bien el Acuerdo firmado en Fortaleza no ha brindado plena satisfacción a todos los sectores involucrados, no se le pueden desconocer los aciertos o tendencias positivas que representa en sí mismo.

Por otro lado, tiende a promover no sólo los intereses de las empresas de transporte aéreo, de los consumidores y de los aeropuertos, sino también los del Turismo.

---

## ● OBJETO Y CONTENIDO

---

"PERMITIR LA REALIZACIÓN DE NUEVOS SERVICIOS AÉREOS SUBREGIONALES REGULARES, EN RUTAS DIFERENTES A LAS REGIONALES EFECTIVAMENTE OPERADAS, EN EL MARCO DE LOS ACUERDOS BILATERALES, CON EL PROPÓSITO DE PROMOVER Y DESARROLLAR NUEVOS MERCADOS Y ATENDER DEBIDAMENTE A LA DEMANDA DE LOS USUARIOS" (ART. 1)

En el Artículo 2° se definen Siete de las expresiones utilizadas en el Acuerdo, lo cual es importante en razón de que las negociaciones se llevan a cabo entre países que utilizan diferentes idiomas, lamentando que no se incorporara la definición y alcances sobre la Sexta Libertad.

Conforme se expresa en el Artículo 3°, los Anexos integran este Acuerdo y cualquier modificación deberá ser adoptada por unanimidad de los Estados Partes.

El Art. 4° establece que se conceden las primeras Cuatro Libertades del Aire, las Dos primeras relativas a las operaciones de las aeronaves y las restantes (Tercera y Cuarta) vinculadas con los derechos de Tráfico, y permite el Stop - Over.

En cuanto al ejercicio de la Quinta Libertad, o sea el derecho de embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo destinados o provenientes del territorio de otros Estados, queda sujeta a la autorización de los Estados Partes involucrados.

Se adoptó el principio de la multi - designación de empresas (Art.5°), remitiéndose al Anexo I para las Condiciones de Operación o Criterios Operacionales (Art. 6°); y se aplicarán subsidiariamente a este Acuerdo las disposiciones contenidas en los Acuerdos Bilaterales que resulten compatibles (Art. 7°).

En el Art. 8° se estableció la obligación de los Estados de comunicar a los demás sus disposiciones internas para el otorgamiento de autorizaciones a las empresas y las normas para la autorización de rutas, frecuencias y horarios de los vuelos; como también el compromiso de esforzarse - los Estados Partes - para compatibilizar las disposiciones y normas pertinentes. A modo de ejemplo podemos citar que en nuestra Legislación aún no se ha incorporado la figura del **VUELO EXPLORATORIO**, el cual como bien sabemos no es un tipo de VUELO NO REGULAR (como se lo ha llegado a considerar), dado que el Acuerdo analizado sólo considera a los VUELOS REGULARES, creando dos tipos en ellos: los Exploratorios y los Definitivos.

También se torna necesario que nuestras autoridades realicen un profundo análisis sobre la aplicabilidad del procedimiento establecido en nuestra legislación (Art. 102 del Código Aeronáutico) en cuanto a la celebración de Audiencia Pública para obtener autorizaciones y concesiones. Sería muy importante en relación a lo prescripto en el Acuerdo, regular mediante el dictado de las normas pertinentes el procedimiento para otorgar las concesiones y permisos en rutas Subregionales, excluyendo en estos casos a la Audiencia Pública.

En cuanto a las Tarifas, conforme lo señala el Art. 9° se estableció el principio de País de Origen y se ratificó la plena vigencia y obligación de cumplimiento de los Anexos 9 y 17 del Convenio de Chicago, referidos a la Facilitación y Seguridad (Art. 10°).

El Art. 12° se refiere al Consejo de Autoridades Aeronáuticas y remite al Anexo I; como el Art. 17° que se refiere a la Solución de Controversias, remitiendo a lo previsto en el Anexo III. Se obliga a los Estados Partes a revisar periódicamente el Acuerdo, como mínimo cada tres años (Art. 18°), y a registrarlo ante la Organización de Aviación Civil Internacional (Art. 19°).

Sin perjuicio del estudio y análisis que los expertos deberán realizar, y aunque no se lograran a corto plazo todos los objetivos enunciados u otros que pudiera corresponder, se hace impostergable tomar medidas en forma urgente. Las crisis económicas y presiones de otros estados que nuestros países hoy soportan, así como la debilidad que exhiben nuestras líneas aéreas, deben recibir la correcta respuesta a través de la adopción de una digna posición común.

Por último, quisiéramos señalar que habiendo transcurrido más de Nueve (9) años desde que se celebró el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos Subregionales", reiteramos que se torna necesaria la actualización y ampliación del mismo.

A simple título enunciativo y modo de ejemplo, entendemos que deberían ser motivo de análisis para su posterior incorporación al acuerdo, los siguientes tópicos: Rutas Regionales acordadas en el marco de los acuerdos Bilaterales; autorización para realizar Vuelos de Cabotaje a las empresas de otros Estados Partes (Octava Libertad), etc.

A fin de lograr una definida personalidad en la política aerocomercial a llevar adelante dentro del MERCOSUR por los países que lo integran, se considera aconsejable y conveniente el estudio y análisis de Cuatro (4) tipos diferentes de acciones u objetivos, a saber:

- 1) Creación dentro del MERCOSUR del Subgrupo de transporte aéreo.
- 2) Salvaguardas a utilizar por los miembros en las futuras negociaciones bilaterales con países extraregionales.
- 3) Modificación y ampliación del Acuerdo de Fortaleza.
- 4) Adecuación de nuestra legislación interna.

Con relación a la creación en el MERCOSUR del Sub - grupo de Trabajo dedicado al Transporte Aéreo, este pedido debería ser efectuado ante las máximas autoridades, a fin de que acepten y decidan la creación del mismo, e inicien sus integrantes las tareas correspondientes.

El segundo punto que hemos señalado, consistiría en que las máximas autoridades de los países integrantes del MERCOSUR, y sin perjuicio de que otros estados se adhieran por compartir el proyecto, definieran la política aerocomercial en su conjunto y respecto a terceros países. En este aspecto, deberán prestar especial consideración a los Estados Unidos de América que, como es sabido, continúa con su política de crecimiento y desarrollo para la expansión de sus líneas aéreas, beneficiando en especial a las cuatro más grandes o megacarriers (United, Delta, American Airlines y Continental) a pesar de que actualmente se encuentran padeciendo graves dificultades, y pretenden obtener Acuerdos Bilaterales sobre Servicios Aéreos sin pre - determinación de capacidades y frecuencias, con accesos irrestrictos, denominados de "Cielos Abiertos".

A modo de ejemplo, nuestros países deberían acordar, con relación a terceros estados la aplicación irrestricta de los siguientes principios o salvaguardas:

Que los estados se comprometan a no apartarse del principio de limitación de capacidades y frecuencias en los acuerdos bilaterales; y a adoptar todas las medidas necesarias para evitar o hacer cesar cualquier tipo de maniobras que puedan ejercer o ejerzan las aerolíneas dentro de su jurisdicción y que busquen provocar un desequilibrio en el mercado y/o menoscabar la competitividad de las demás líneas aéreas.

Que para identificar a tales maniobras, se adoptaran los siguientes criterios:

1. Comprobación de que dichas maniobras pueden producir, a mediano o corto plazo, o han producido, un desequilibrio en el mercado.  
\_\_\_\_\_
2. Evidencias de que la aerolínea o las aerolíneas que las ejecutan han evitado o pretenden evitar, a consecuencia de las mismas, la concurrencia de aerolíneas competidoras, el cese temporal o definitivo de las operaciones de una o más de ellas, el establecimiento de nuevas aerolíneas competidoras, o simplemente pretender obtener o haber obtenido una posición dominante en el mercado.  
\_\_\_\_\_
3. Que se trate de aerolíneas que, ofreciendo idénticos servicios (sean de pasajeros o carga, regulares o no regulares), realizan sus operaciones en las mismas rutas (aún de manera parcial) pero no necesariamente con las mismas frecuencias, ni con la misma capacidad competitiva.  
\_\_\_\_\_
4. Que las prácticas desleales o anti-competitivas no sólo pueden ser ejercidas por una aerolínea, sino también por dos o más de ellas, sin que sea descartable la colusión entre estas últimas.  
\_\_\_\_\_

Consideramos que este Acuerdo brinda excelentes posibilidades para que los operadores turísticos y las líneas aéreas puedan crear y promover negocios conjuntos, como también para el crecimiento y desarrollo de las economías regionales de cada uno de los países aliados.

Estamos ante una tarea común y además totalmente encomiable, cual es la de generar riqueza, nuevas oportunidades y creación de nuevos puestos de trabajo, propagar las culturas, preservar los recursos naturales y la protección del medio ambiente, etc. como también la de generar sinergias positivas que coadyuven entre sí para acelerar e incrementar los procesos económicos iniciados o en curso de ejecución.



# resumen final

# resumen final

El Transporte Aéreo Internacional no ha sido motivo de análisis en el presente trabajo, pues el mismo se refiere específicamente al Transporte Aéreo Nacional o de Cabotaje, y a lo que se señalara con respecto al Mercosur (Vuelos Regionales)

Sin embargo, entendemos que con relación a la política a aplicar en el Transporte Aéreo Internacional, es conveniente sostener el principio de bilateralidad y/o multilateralidad con reciprocidad real y efectiva, y no adherir (más allá de que nuestra legislación no la permite) a la denominada política de Cielos Abiertos, que fundamentalmente promueve Estados Unidos de América.

La política de Cielos Abiertos que persigue Estados Unidos, representa la aplicación en forma irrestricta de las leyes del mercado (con sus consecuencias ya conocidas) al Transporte Aerocomercial internacional bilateral.

Los acuerdos de Cielos Abiertos desechan el concepto de reciprocidad entre los estados, dejando el campo despejado a favor de las grandes empresas, que se ven beneficiadas por las enormes disparidades existentes con las líneas locales.

A modo de ejemplo, podemos recordar las desastrosas consecuencias que provocó en la producción local, la apertura irrestricta del comercio exterior llevada a cabo en la década del 90. Consecuencias similares ocurrirían en el caso de que se decidiera adoptar una política de Cielos Abiertos para vuelos Internacionales.

---

## ● POLÍTICA DE ESTADO.

---

La gran extensión de nuestro territorio, y su ubicación geográfica marginal, le otorgan al Transporte Aéreo una importancia decisiva como el medio de transporte ideal y más adecuado para el país.

Como se dijo, el medio aéreo constituye una alternativa única para contribuir al desarrollo y crecimiento del país; y es el único Servicio Público de Transporte que, con la infraestructura existente, puede dar respuesta inmediata a los requerimientos que Argentina demanda.

Por sus características, al ser una herramienta esencial para el desarrollo de nuestra economía, el Estado Nacional debe asumir y definir como Política de Estado las medidas que hagan sustentable el desenvolvimiento del Transporte Aéreo de Cabotaje como Servicio Público.

Por otro lado, además del menú de estímulos que se deberá determinar, también se hace necesaria una adecuada evaluación de nuestra capacidad competitiva para desarrollar la Industria Aeronáutica Nacional, la cual alcanzó un calificado nivel en el pasado.

No menos importante es que la Secretaría de Turismo de la Nación, a través de funcionarios con idoneidad y experiencia en estos temas, reinicie su participación en la elaboración de las estrategias y políticas de Estado a

desarrollar, coordinando sus esfuerzos junto a la Secretaría de Transporte. También, y a la mayor brevedad posible, debe ponerse en funciones al **COMITÉ INTERMINISTERIAL DE FACILITACIÓN TURÍSTICA**.

## ● PRINCIPALES OBJETIVOS.

1. Generar las condiciones que posibiliten el desarrollo sustentable del Transporte Aéreo de Cabotaje.
2. Promover el desarrollo de servicios, redes e interconexiones en las regiones de interés nacional.
3. Fomentar y respaldar el desarrollo de alternativas idóneas para atender en la estacionalidad, las demandas insatisfechas.
4. Inmediata activación del Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial.
5. Activación del sector en el MERCOSUR.

## ● PROBLEMAS A RESOLVER.

1. Tarifas antieconómicas para los Transportadores, y que los Usuarios consideran elevadas y fuera de su alcance.
2. Volúmenes de Tráfico que no configuran una masa crítica para la concurrencia de muchas empresas de Primer Nivel en el mercado nacional.
3. Falta de sana competencia en el mercado doméstico, debido a la posición dominante de Aerolíneas Argentinas/Austral.
4. Inexistencia de empresas nacionales de Segundo y Tercer Nivel.
5. Ausencia de alguna empresa de transporte aéreo dedicada especialmente a Vuelos No Regulares.

## ● PROPUESTA DE ACCIONES.

### ■ I. Beneficios para los pasajeros.

1. Exención total del I.V.A. que grava a los pasajes aéreos de cabotaje (reducción del costo actual en el 10,84 %).
2. Uniformidad de las tarifas de cabotaje para los Residentes y No Residentes en el país.

### ■ II. Beneficios para reducir los Costos Directos de las Empresas Nacionales.

1. Exención total del I.V.A. en: Combustibles y Lubricantes; Seguros; Importación de Repuestos y Partes; Leasing - Purchase.
2. Autorización para contratar Seguros en el exterior en forma directa.
3. Autorización para importar Repuestos y Partes Usadas, con Tarjeta P.M.A. (modalidad admitida internacionalmente)

4. Reducción de las Tasas Aeroportuarias y de Tránsito Aéreo.
5. Autorización para utilizar los saldos de Libre disponibilidad del I.V.A. para la cancelación de contribuciones de la Seguridad Social.  
  
Acreditación y/o Devolución del I.V.A. Saldo Técnico.
6. Derogación de la Tarifa Social.
7. Subvención del Treinta por ciento (30%) del costo actual de los combustibles y lubricantes para vuelos domésticos.

Si se adoptaran las medidas sugeridas precedentemente, el Costo Directo Total por Hora/Block se reduciría en el orden del 21% (estimado).

### ■ III. Subsidios Selectivos.

La Ley N° 19.030 establece en su Art. 6° que el P.E.N. complementará económicamente el Transporte Aéreo Regular que revista especial interés para la Nación.

En base a ello, se pudo implementar el P.I.D.A.P. (Programa Integral del Desarrollo Aéreo Patagónico).

Para llevar a cabo Programas similares, es preciso elevar a las autoridades nacionales la nómina de los destinos y regiones que requieren la aplicación efectiva de dicha normativa.

### ■ IV. Empresas de Vuelos No Regulares.

Respaldar y promover su desarrollo (Vuelos No Regulares / Charter) con la finalidad de atender las demandas insatisfechas, Internas y/o Externas.

Asimismo, fomentar el uso de la modalidad Charter de empresas extranjeras hacia nuestro país, con el objetivo de aumentar el Turismo Receptivo.

### ■ V. Mercosur.

Promover la actualización y puesta en marcha del Acuerdo de Fortaleza.

Creación del Sub - Grupo de Trabajo de Transporte Aéreo.

Por último, deseamos destacar que para llevar adelante las propuestas formuladas, no resulta necesario modificar la legislación actualmente vigente. Por tal motivo, estas medidas se pueden llevar a la práctica inmediatamente, si así lo disponen las autoridades pertinentes.



## glosario

## glosario

<b>Términos</b>	<b>Concepto / Definición</b>
Servicio de Transporte Aéreo	Toda serie de actos destinados a trasladar en aeronave a personas o cosas de un punto a otro; comprende el regular y el no regular.
Doctrina Ferreira	También llamada Doctrina intermedia o Tercera postura.
Ley 19.030	"Política nacional de transporte aerocomercial de la República Argentina".
T.E.R.	Tarifa económicamente retributiva, prevista en la ley N° 19.030.
A.L.A.	Aerotransporte del Litoral Argentino.
A.R.S.E.	Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado.
A.R.SA.	Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima.
Regionales	Vuelos regulares internacionales, con destino a países limítrofes.
Internacionales	Vuelos regulares con destino a otros estados excluidos los limítrofes.
Domésticos	Vuelos regulares realizados entre dos o más puntos de la República.
Vuelos Regulares	El que se realiza con sujeción a itinerario y horarios prefijados.
Vuelos No Regulares	El que se realiza sin sujeción a itinerario y horarios prefijados.
Aeronaves de pequeño porte	Las que cuentan con capacidad para transportar hasta 10 pasajeros.
Aeronaves de gran porte	Las que cuentan con capacidad para transportar más de 10 pasajeros.
L.A.F.S.A.	Líneas Aéreas Federales Sociedad Anónima.
Subsecretaría de Transporte Aerocomercial	Autoridad de aplicación.
O.R.S.N.A.	Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos-Dec. 375/97.

Comando de Regiones Aéreas	Autoridad aeronáutica.
Registro Nacional de Aeronaves	Ver artículos 45 a 47 del Código Aeronáutico.
O.A.C.I.	Organización de Aviación Civil Internacional.
Policía de Seguridad Aeroportuaria	Reemplazó a la Policía Aeronáutica, depende del Ministerio del Interior.
Airline Deregulation Act of 1978	Ley de desregulación de la industria aérea, U.S.A.
Low cost	Bajos costos y tarifas reducidas.
Código aeronáutico	Ley 17.265, modificado por leyes N° 10.620, N° 20.509 y N° 22.390.
Wheatcroft Stephen	"Aviation and tourism policies: balancing the benefits"; Autor Inglés Profesor en la Universidad de Melbourne, Australia.
J.P.1	Combustible que utilizan los aviones Jet y Turbo hélice.
O.E.M.	Original Equipment Manufacturer (repuestos originales de las fábricas).
Leasing-Purchase	Contrato de alquiler de aeronave con opción de compra.
Sistema Nacional de Aeropuertos	Creado en el año 1997.
Acuerdos bilaterales	Celebrados entre dos estados soberanos.
Acuerdos multilaterales	Celebrados entre más de dos estados soberanos.
Hora/Block	Lapso que se inicia al retirar del tren de aterrizaje las calzas, hasta que en destino y una vez aterrizado, se las vuelve a colocar.
Hubs and Spokes	Centros de Conexión y redes de rutas.
Radio concéntrico	Rutas aéreas nacionales o domésticas que se inician y finalizan en Bs. As.
P.I.D.A.P.	Programa Integral del Desarrollo Aéreo Patagónico.
C.O.N.A.D.EP.A	Comisión Nacional para la Promoción y Desarrollo de la Región Patagónica.
Acuerdo de Serv. Aéreos Subregionales	Celebrado en Fortaleza, Brasil el 17 de Diciembre de 1996 (Ley N° 25.806).
Stop-Over	Parada Estancia.
Vuelos exploratorios	Previstos en el Acuerdo de Vuelos Subregionales (Fortaleza).

Adjunto al presente, acompañamos - por su utilidad - la siguiente documentación:

## LEYES

- Nº 19.030. (POLITICA AÉREA COMERCIAL)
- Nº 23.966. (IMPUESTOS - COMBUSTIBLES)
- Nº 24.240. (DEFENSA DEL CONSUMIDOR)
- Nº 25.156. (DEFENSA DE LA COMPETENCIA)
- Nº 25.806. (ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS SUBREGIONALES)
- Nº 25.997. (LEY NACIONAL DE TURISMO)

## DECRETOS

- Nº 6875/71 (Transp. Aéreo Comercial - Reglam. de la Ley Nº 19.030)
- Nº 808/1979 (Transforma a Aerolíneas Argentinas en Sociedad del Estado)
- Nº 1591/89 (Se deja sin efecto la reserva del 50% del cabotaje a favor de A.R.S.A)
- Nº 1364/90 (Charter - Vuelos No Regulares)
- Nº 1492/92 (Audiencia Pública)
- Nº 2186/92 (Apruébese el T.O. del Dec. 1492/92)
- Nº 52/94 (Aclaración del Art. 99 Inc. 4 del CÓDIGO AERONÁUTICO)
- Nº 534/97 (Aclaración sobre las capacidades para futuros incrementos)
- Nº 205/98 (Vuelos No Regulares)
- Nº 1401/98 (Rutas, periodo de exclusividad a favor de A.R.S.A.)
- Nº 204/2000 (Suspende aplicación del Dec. 52/94)
- Nº 1113/2000 (Prorroga la suspensión del Dec. 204/2000)
- Nº 1654/2002 (Estado de Emergencia del Transporte Aerocomercial)
- Nº 1238/2003 y 337/2003 (Creación de L.A.F.S.A.)
- Nº 1407/2004 (Sist. Nac. de Vigilancia y Control Aeroespacial)
- Nº 145/2005 (Creación de la Policía de Seguridad Aeroportuaria)

## RESOLUCIONES

Nº 1353/1993 (Composición de J.A.T.A.)

Nº 1532/1998 (Condiciones Gen. del Cont. de Transp. Aéreo Regular)

Nº 35/2002 (Creación de la Tarifa Social y cupo del 20 % de las capacidades)

También adjuntamos copia del Temario de la Audiencia Pública Nº 217.



CAMARA ARGENTINA DE TURISMO

Piedras 383 Piso 7° - C1070AAG - Buenos Aires, Argentina

Tel 54 11 4331-7777 ó 5031-3030

Fax: 54 11 5031-3040

E-mail: [info@camaraargturismo.org.ar](mailto:info@camaraargturismo.org.ar)

[www.camaraargturismo.org.ar](http://www.camaraargturismo.org.ar)