El gobierno desregula el sector aeronáutico por decreto

MARIO HERNÁNDEZ :: 13/07/2024

Debutó Sturzenegger, ministro de Desregulación y Transformación del Estado del régimen ultraderechista

El Gobierno nacional reformó el funcionamiento del sector aerocomercial al reglamentar las medidas incluidas en el DNU 70 de diciembre de 2023. Según argumenta la decisión inspirada por el flamante ministro Federico Sturzenegger, el objetivo es impulsar una mayor conectividad en el país, especialmente en ciudades intermedias. Como contrapartida, gremios aeronáuticos lanzaron un paro para este viernes.

En paralelo al conocimiento de este decreto, los pilotos nucleados en APLA –Asociación Pilotos de Líneas Aéreas– anunciaron que iniciarán una medida de fuerza el próximo viernes 12 de julio en reclamo de un aumento salarial.

Tras la decisión de Casa Rosada, a partir de ahora se habilita el ingreso al mercado a nuevos operadores, se define el modo en el que se asignan las posiciones y horarios de vuelo a las aerolíneas y se optimizan los servicios en los aeropuertos.

Según detalló la Secretaría de Transporte en un comunicado, las reformas también permiten digitalizar trámites, desregular los servicios de rampa en los aeropuertos y agilizar los procesos para el otorgamiento de rutas.

También habilita a quienes tengan pequeñas aeronaves a ejercer una industria lícita sin la burocracia actual que les exige los mismos requisitos de una gran línea aérea.

“Esto permitirá que ciudades intermedias del interior del país, que hoy no tienen vuelos directos, accedan a una mayor conectividad”, aseguró la Secretaría.

Por su parte, la reforma del Código aeronáutico reglamenta los acuerdos entre empresas en los que deciden cooperar para conectar sus operaciones, compartir horarios de vuelo, rutas, recursos, conexión de vuelos, entre otros puntos.

La Secretaría de Transporte indicó que “se liberan trabas innecesarias, se impulsa la conectividad regional y global del país y las provincias y se consolidan los principios de libre acceso a los mercados, la lealtad comercial, la desregulación tarifaria, el resguardo de la seguridad operacional”, entre otros.

“El objetivo final del paquete de reformas es que el país tenga mayor conectividad, más frecuencias y nuevas empresas aéreas. Esto generará un mayor flujo de turismo en las provincias argentinas, con tarifas más competitivas para que más personas puedan volar”, sostuvo la dependencia.

Siempre de acuerdo a la versión oficial “al mismo tiempo se promueven las inversiones necesarias para el sector y para fortalecer la seguridad operacional”.

Transporte señaló que “las normas que rigen el sector aéreo argentino no se renuevan desde hace más de 70 años” y que, “para transformar el transporte, el trabajo aéreo y la aviación civil es necesario actualizarlas”. En consecuencia, adelantó que “están previstos más decretos para la reforma del Código Aeronáutico, la derogación de leyes que provocan monopolios, la implementación de política de cielos abiertos y cambios de funciones de los organismos públicos”.

Todas estas medidas fueron impulsadas por el ministerio de Desregulación y Transformación del Estado que ahora conduce Federico Sturzenegger, en articulación con

la Secretaría de Transporte.
De acuerdo al parte oficial, para diseñar este conjunto se medidas “trabajaron en conjunto con empresas del sector, universidades, equipos técnicos públicos y privados, incluyendo a más de 80 actores de la industria”.
Por otra parte, indicó que “el Gobierno nacional viene desarrollando una política de liberalización de vuelos mediante acuerdos bilaterales que promueven la apertura de cielos con Ecuador, Brasil, Perú, Chile y Uruguay; también con Panamá y Canadá, a los que se sumarán más países en los próximos meses”.

Nueva etapa en la lucha contra las políticas de Sturzenegger

La semana pasada el gobierno nombró al Sturzenegger versión 2024 (fue responsable del megacanje en 2001 y ministro de Macri en 2015), al frente de un nuevo ministerio creado para él. Los cierres de ministerios para "combatir a la casta" del gobierno de Milei quedaron muy atrás. ¿Qué significa esto? Una declaración de guerra a todos los trabajadores estatales y empresas del Estado, entre ellas Aerolíneas Argentinas.
Los primeros anuncios vía medios afines fueron que, entre las primeras medidas y decretos, estarán la reforma del Código aeronáutico y la reforma del sector aerocomercial:
• Reducción de rutas no rentables de Aerolíneas Argentinas (afecta conectividad).
• Facilidades y autorización sin fin de rutas a las Low Cost y privadas (para competir con Aerolíneas).
• Reordenamiento de Aeroparque y Ezeiza que obligaría a Aerolíneas a dejar posiciones en aeroparque para dárselas a las Low Cost que vienen reclamando hace rato.
Desde ya esto incluye seguir desfinanciando Aerolíneas Argentinas que, a pesar de no ser privatizable, el gobierno insistirá en su destrucción y pérdida de soberanía en favor de las líneas aéreas privadas de capitales extranjeros, muchas de ellas con importantes potencias capitalistas detrás.
La quita de la línea aérea de bandera del pliego de empresas a privatizar dejó una sensación contradictoria. Sin dudas la gran campaña y acciones desplegadas contra la privatización y contra los despidos en GPS, en un principio levantada por los tercerizados pero que después fue tomado por los sindicatos aeronáuticos, combinado con una crisis parlamentaria con los gobernadores, lograron evitar momentáneamente el plan de máxima de Milei.
La unidad de trabajadores de todos los sectores, empresas, sindicatos, efectivos y tercerizados es una necesidad. Tomando las banderas de “si tocan a uno tocan a todos”, hoy son 150 despidos ilegales en GPS que tienen que volver después de casi 5 meses de lucha y también obtener la recuperación salarial de las y los trabajadores efectivos. Las y los trabajadores no podemos esperar los tiempos de las centrales sindicales para organizar la resistencia. Dimos un paso con la no privatización de Aerolíneas, pero Aerolíneas no está salvada. Hay que pararnos desde ahí para ir por todo, promover asambleas comunes de todos los gremios y votar un plan de lucha aeronáutico que se debata también, ante la escalada represiva del gobierno, radicalizar nuestros métodos de lucha con bloqueos, cortes y movilizaciones multitudinarias.

Los sindicatos ponen el grito en el cielo

El gobierno de Javier Milei, por más que no logró privatizar Aerolíneas Argentinas dentro de la ley Bases, avanzó este miércoles con el decreto 599/24, que cambia el modo de acceso a

los mercados aerocomerciales, deroga normas y modifica el Código Aeronáutico.
Con la publicación del decreto 599 en el Boletín Oficial se permite que las aerolíneas realicen los contratos que quieran quitando todo tipo de limitación. La autorización para operar en el país, además, pasará a depender únicamente de la aprobación de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), que quedó bajo la órbita del ministerio de Economía que conduce Luis Caputo. El decreto lleva las firmas del presidente, Javier Milei, del jefe de Gabinete, Guillermo Francos y de Caputo, pero uno de los máximos impulsores fue el flamante ministro de Desregulación y Transformación del Estado, Federico Sturzenegger. El encargado de anunciar que se iba a publicar el decreto, sin embargo, fue el vocero presidencial, Manuel Adorni, cuando el martes por la noche twitteó: "Cielos abiertos y desregulación del transporte aéreo, una nueva realidad".
Según Alejandro Kogan, representante del sindicato de Aeronavegantes, "la Argentina tiene tres soberanías, como cualquier país del mundo: la marítima, la aérea y la terrestre y cada una de esas superficies tienen libertades que los gobiernos otorgan a fin de ser explotadas. En el caso de la soberanía aérea nuestro país tiene 9 libertades las cuáles han sido entregadas de forma absoluta con este decreto a todos los países de la región, a los que se sumó ahora Canadá".
En esa línea, Kogan remarcó que, luego del decreto, cualquier empresa con matrícula, legislación y tripulación extranjera podrá explotar la totalidad del territorio nacional "como se le dé la gana". Para el sindicato de Aeronavegantes, con esta política "se vulnera de forma absoluta la soberanía nacional", y agregan que el decreto "no hace más que poner en franca amenaza la línea aérea de bandera". Las empresas que se instalen en el país dicen, van a poder unir los territorios provinciales "solo enfocados en lo rentable, generalmente vinculado al turismo". Además, marcan el riesgo que se correrá por la pérdida de puestos de trabajo, y añaden que este tipo de aperturas no se conocen en ningún lugar del mundo, ni siquiera en los países más liberales.
El titular de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA), Pablo Biró, en tanto, expresó que el gobierno de Milei "Está rifando nuestra soberanía", y mencionó que el decreto pone en riesgo la seguridad y propicia "la apertura a un Estado narco porque ni siquiera se van a controlar los aeródromos". El titular de APLA graficó que, con el permiso para que cualquier aerolínea de los países de la región y de Canadá puedan ingresar a operar las rutas locales, se va a generar un proceso de dumping. "Te quiebran y ellos se quedan con el monopolio. Una vez que lo tienen empiezan a extorsionar a las provincias y municipios. Por ejemplo, le dicen a la Cámara hotelera que si no les pagan levantan la ruta", graficó.
Desde la Asociación de Personal Aeronáutico (APA), su titular, Edgardo Llano, contó que en la elaboración del DNU no participó ningún gremio y aclaró que nunca fueron citados con ese fin. Es más, informó que ellos pidieron al subsecretario de transporte aéreo, Hernán Gómez, que los sindicatos sean convocados para dialogar sobre el tema y no tuvieron respuesta del gobierno. Las que sí han participado, dijo, "fueron las empresas extranjeras, las americanas y el grupo Latam, que son las que han determinado el nuevo código aeronáutico y las nuevas medidas que venían reclamando las empresas extranjeras hace muchos años". "Lo dejaron todo en manos de los grupos más grandes extranjeros mega transportadoras Delta, American", denunció.
El decreto publicado en el BO, además, permite que haya más operadores de rampas y que cada aerolínea pueda elegir la empresa que le brinda el servicio. En la actualidad, Intercargo tiene la exclusividad. Sobre ese tema, Cecilia Moccia, miembro del sindicato APA, aseguró que tanto Aerolíneas Argentinas, como Intercargo -que es la rampa que tiene

llegada nacional-son superavitarias y permiten el ingreso de divisas. Opinó que "detrás de esto hay una razón de fondo que es política y es que quieren bajarle el precio a la aerolínea de bandera y colocar las rutas en manos privadas porque es un negocio".
Moccia analizó que, con el decreto, los países habilitados podrán poner las frecuencias que quieran, llevar cargas, correo y pasajeros argentinos desde cualquier origen a cualquier destino dentro del país sin que haya reciprocidad y sin que la Argentina pueda hacer lo mismo en otros países.
"Más allá de eso, tampoco tenemos la capacidad operativa que sí tienen otras grandes empresas con flotas gigantes como Latam Chile", dijo y subrayó: "El problema es que puede venir cualquier avión de LAN, por ejemplo, y volar la ruta Buenos Aires-Córdoba con tripulación extranjera y sin poner un solo peso. Es libertad de empresa para utilizar nuestras rutas, nuestro correo y nuestros pasajeros, llevándose todos los dividendos".
Otro riesgo es que la ANAC otorgue permisos sin siquiera chequear el estado financiero y el respaldo con el que operarán esas empresas. "Pueden ser empresas que ni siquiera tienen aviones", denunciaron desde APA. En esa línea, ejemplificaron que: "Alguien puede armar una SRL, pedir a la ANAC que le conceda rutas, que se las den y, sin tener un solo avión, venderle el capital a otra empresa de afuera". "Se hizo un gran negocio y se llevan la plata sin ningún chequeo operacional. Se pierden empleos, quedan ciudades desconectadas y aisladas. Algo similar ya pasó en los 90 y no nos fue bien", resumieron.

La Haine

_____

https://www.lahaine.org/mm_ss_mundo.php/el-gobierno-desregula-el-sector