



CONCEJO DELIBERANTE  
DE LA CIUDAD DE USHUAIA

*Minuta de comunicación*

En mi carácter de presidente del Concejo Deliberante y por mandato de los señores concejales, tengo el agrado de dirigirme a la señora Presidente de la Cámara de Diputados de la Nación y por su intermedio a los miembros de la Institución que preside, a efectos de solicitar tenga a bien gestionar ante los representantes evaluar la posibilidad de creación de un espacio aéreo discriminado para nuestra Provincia en virtud de los siguientes fundamentos.

La política aerocomercial argentina se encuentra estancada en cuanto a cantidad de aerolíneas operativas y frecuencia de vuelos. El aislamiento provocado por las malas decisiones en materia aeronáutica produjo que las compañías aéreas fueran desapareciendo.

A nivel nacional la competencia se volvió monopólica de nuestra aerolínea de bandera y en el plano aún más local, la singularidad geográfica de Tierra del Fuego contribuye a que la conectividad aérea sea fundamental y cuyos problemas se perciban de manera más grave.

Es así que cabe considerar que una estrategia clave de integración federal comprende el aumento de la oferta aerocomercial.

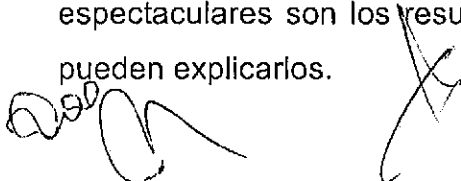
En Argentina, el foco del debate ha estado en la estatización/privatización de Aerolíneas Argentinas, desde nuestra banca consideramos esto un debate estéril, y pretendemos correr el eje de la discusión al hecho de que sea la única empresa capaz de prestar este servicio a los fueguinos. Estamos convencidos que tanto esta empresa como cualquier otra de las pocas que ofrecen vuelos en mayor o menor medida regulares pueden constituir una solución económica y de calidad para los fueguinos en la medida en la que sean las únicas.

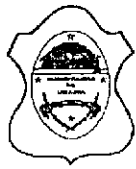
Si a la evidente necesidad de nuestros habitantes de vuelos de cabotaje accesibles y exentos de vaivenes comerciales u operativos, se le añade el potencial turístico creciente de nuestra Provincia y la posibilidad inmejorable de aumentar los recursos provenientes de la logística antártica resulta conveniente discutir seriamente sobre los beneficios de una política de estas características.

Una breve descripción de la evolución de las políticas de cielos abiertos permite observar que fueron los Estados Unidos quienes comenzaron a desregular su mercado interno de aviación civil al firmar este tipo de tratados en el año 1972. Los mismos implican que los países firmantes de los convenios garantizan mercados libres para competir a través de la no restricción de los derechos en las rutas internacionales, sin establecer el número de aerolíneas, ni su capacidad, ni la frecuencia o tipos de aviones. Proponen dejar que las tarifas las fije la fuerza del mercado sin intervención de los gobiernos, salvo en los casos específicos en donde haya que asegurar el servicio aéreo a destinos poco rentables. Esta política implica la protección de los negocios, permitiendo que los comerciantes abran oficinas en el territorio del otro país firmante y puedan convertir sus ganancias a una moneda fuerte que sea remitida en forma segura y rápida, sin cargos discriminatorios en función de los costos.

Es fundamental en este sentido derribar algunos mitos en torno a la política de "Cielos Abiertos". La desregulación, para los proteccionistas habituales traería consigo como factores graves "la destrucción de empleos", "la creación de monopolios", "la inseguridad en los vuelos" y subproductos tales como "pérdidas de equipaje, demoras, baja calidad del servicio y congestión en los aeropuertos".

Buenos ejemplos de lo erradas de estas hipótesis surgen de la comparación realizada por Herbert G. Gruble en su estudio comparado de la desregulación americana y la regulación canadiense, durante el período 1979 y 1988 donde consta: "La performance comparativa de las aerolíneas de Canadá y Estados Unidos entre 1979 y 1988, otorga una muy rara oportunidad de estudiar los efectos de los cambios en una política económica importante. Casi como un experimento de laboratorio, la industria de un país ha continuado operando en un entorno regulado mientras que en el otro se enfrentó a políticas totalmente diferentes, [...] Los datos apoyan fuertemente el análisis teórico de los efectos de la desregulación. La mayor competencia en Estados Unidos llevó a una notable reducción de los costos y tarifas en relación con los de Canadá. Tan espectaculares son los resultados que otras diferencias entre los dos países no pueden explicarlos.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page. On the left, there is a signature that appears to be 'A. S. O.'. To its right, there are several initials, including a large 'A' and other less distinct marks.



Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Ushuaia

95/2022

Generalmente, la desregulación aérea provee mayores beneficios a los consumidores".

En el mismo sentido, el "Tratado de Cielos Abiertos para Europa" que fue ampliamente resistido en su nacimiento, hoy permite volar libremente entre 24 países por un coste menor en muchas ocasiones que viajar en auto o autobús.

Por la sola evidencia empírica, sin entrar en detalles técnicos es que resulta lógico creer que la liberalización de los servicios aéreos traerá aparejadas consecuencias positiva, siendo la más evidente la caída en las tarifas y la mejora de los servicios, pero también potenciando la creación de nuevas industrias y la generación de oportunidades laborales y económicas.

Existe una última lectura interesante, que consiste en el incremento de los recursos genuinos, la progresiva independencia con respecto a la centralidad de Buenos Aires, y el aporte de divisas que en la historia reciente han aquejado a los distintos gobiernos.

Sin otro particular, lo saludo a usted muy atentamente.

MINUTA DE COMUNICACIÓN CD N.º 42.º /2022.-

DADA EN LA SEGUNDA JORNADA DEL DÍA 03/11/2022; CORRESPONDIENTE A

LA QUINTA SESIÓN ORDINARIA DE FECHA 02/11/2022.-

m.l.c.v

BIARTE SEBASTIAN  
Secretario Legislativo  
Concejo Deliberante Ushuaia

ROMANO JUAN MANUEL  
Vicepresidente 1º  
Concejo Deliberante Ushuaia