



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

Desde que la Aeroposta Argentina SA comenzó a operar en 1927 los legendarios Latté 28 en los cielos patagónicos han transcurrido 76 años y en ese prolongado lapso el servicio aéreo en esta región no ha podido consolidarse como una alternativa a los sistemas viales deficitarios, la limitada navegación marítima o al inconcretado proyecto ferroviario que impulsara el ministro Ramos Mexía en las primeras décadas del siglo XX.

Sin duda, jamás hubiese pensado Antoine de Saint Exupery que su "Vuelo Nocturno" sobre "Tierra de Hombres" resultaría para los patagónicos del siglo XXI sólo una leyenda, un sueño incumplido de integración y progreso de los años '20, en lugar del tránsito de alas infinitas sobre el espacio aéreo de la región más austral del subcontinente, que soñara junto a Vicente Almandos Almonacid.

Los numerosos esfuerzos realizados luego por los sectores estatal y privado desde que la Línea Aérea Sur Oeste (LASO) uniera Esquel, Neuquén y San Carlos de Bariloche hacia los '40, pasando por Aerolíneas Argentinas, LADE y un sinnúmero de pequeñas iniciativas terminaron finalmente en la frustración y el fracaso.

En otras palabras, la incomunicación por vía aérea para algo más de 1.725.000 habitantes afincados en una superficie de casi 800 mil kilómetros cuadrados, en realidad 1.768.165 de kilómetros cuadrados si se considera la porción de la provincia de Tierra del Fuego representada por la Antártida y las islas del Atlántico Sur.

Las penosas condiciones actuales de los servicios aéreos en la región contrastan con el período brillante en que LADE volaba a plena capacidad, Aerolíneas y Austral surcaban los cielos del sur y se sumaban a ellas pequeñas compañías como Transportes Aéreos Neuquinos (TAN), Compañía Argentina de Transportes Aéreos (CATA), Líneas Aéreas Privadas Argentinas (LAPA), Servicios Aéreos Patagónicos Sociedad del Estado (SAPSE) y Líneas Aéreas Kaikén.

Las enormes dificultades económicas, pero aún más la inexistencia de una sana política sectorial, como es ampliamente conocido, conspiraron contra el aerotransporte en la Patagonia al implantarse diversas medidas gubernamentales que atentaron contra el estímulo al consumo y, por lo tanto, contra el uso del avión.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

El transporte aéreo resulta de invaluable utilidad para una región de la magnitud territorial de la Patagonia, quebrada por la estepa y con sus poblaciones predominantemente localizadas en una suerte de paralelas distantes centenares de kilómetros entre sí, los que van desde la costa atlántica hasta el pie de la cordillera de los Andes, y algunos oasis centrales.

En esta inmensa geografía las rutas son escasas y el mantenimiento es inadecuado, como lo evidencian las rutas nacionales n° 3 y n° 40. La navegación marítima es limitada por la carencia de puertos adecuados y el hinterland de los existentes no extiende su influencia al oriente de la región.

En cambio, la infraestructura aeroportuaria - aún con limitaciones para aeronaves de cierto porte - alcanza a 43 estaciones aéreas, 11 en Chubut, 7 en Neuquén, 12 en Río Negro, 11 en Santa Cruz y 2 en Tierra del Fuego.

En este contexto geográfico es indispensable, entonces, una línea aérea patagónica con una adecuada asignación de destinos y frecuencias de vuelo para lograr la intercomunicación regional y no exclusivamente la conexión de la Capital Federal con las capitales de provincia y sólo algunas ciudades, como ocurre con los servicios actualmente existentes.

Si bien es cierto que la baja densidad poblacional - 1,88 contra 11,70 del país - conspira contra una iniciativa de esta naturaleza, las nuevas perspectivas de la economía nacional, el enfoque en el sector productivo y en las exportaciones, el renovado rol de la Argentina como país receptor en el turismo internacional y las expectativas generales sobre nuevos proyectos de desarrollo implican un gradual reacomodamiento de todas las actividades, y es de esperar que alcance también al sector del aerotransporte en la Región Patagónica.

La renovación de autoridades del Parlamento Patagónico, sin desconocer las limitaciones que afectaron a iniciativas de esta naturaleza en la gestión precedente, es propicia para poner nuevo énfasis en la concreción de un proyecto aéreo patagónico como herramienta para la integración regional y el desarrollo económico.

Por ello.

COAUTORES: Olga E. Massaccesi, Víctor Hugo Medina



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO
COMUNICA**

Artículo 1°.- Al Parlamento Patagónico-Asamblea de Gobernadores que vería con agrado la realización de las gestiones necesarias para promover el desarrollo del aerotransporte regional en el ámbito de la Región Patagónica como vehículo de integración y desarrollo social y económico.

Artículo 2°.- De forma.