



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

Uno de los obstáculos que históricamente se presentó frente a las expectativas de crecimiento y desarrollo de la Provincia de Río Negro, fue la problemática, siempre postergada por la crisis, de integración regional. Una provincia cuyo territorio y riquezas naturales podría albergar sin problemas a una nación entera. Mar, cordillera, valles con condiciones potenciales e ideales para el cultivo; recursos hídricos, carburíferos, minerales, turísticos, científico tecnológicos, etcétera. Todos estos elementos dispersos en el territorio provincial son de una riqueza que no puede ser aprovechada en todas sus dimensiones por las dificultades que presentan la integración territorial.

Dentro de los elementos que siempre se vislumbraron como centrales a la hora de proyectar la integración de la provincia, tuvo un lugar central la cuestión del transporte aéreo. Al ser una provincia de una superficie de 165.321 km², el transporte terrestre o ferroviario resulta insuficiente para integrar dinámicamente el territorio.

Haciendo una radiografía actual de los servicios aéreos que tiene la Provincia de Río Negro, nos encontramos con una realidad muy distante de las necesidades que presenta una provincia con grandes proyecciones de desarrollo.

A la capital provincial llega un solo vuelo por semana desde Buenos Aires y no existe ningún vuelo que la vincule con las otras grandes ciudades de la provincia.

General Roca, que en los últimos años se ha afirmado como el gran polo económico y productivo de la provincia, (sin contar el turismo barilochense) no cuenta con vuelos a Buenos Aires, con vuelos regionales y muy lejos estamos de hablar de vuelos internacionales.

Bariloche es un caso exclusivo con vuelos diarios, nacionales e internacionales, creciendo anualmente el ingreso de pasajeros por vía aérea, pero curiosamente no tiene conexiones ni con Viedma, ni con General Roca, ni con Jacobacci.

Los empresarios mineros de la Línea Sur y Sierra Grande están totalmente aislados, al igual que los pesqueros del golfo y el sector turístico de las Grutas en San Antonio Oeste.

No se trata de traer la remake de la integración de los rionegrinos a esta cámara, sino de entender



Legislatura de la Provincia de Río Negro

la necesidad de conexión con el mundo, en una provincia de perfil netamente turístico y exportador. Se trata de generar políticas públicas que faciliten el arribo de compradores a la provincia.

Por otro lado el desarrollo aéreo impulsará el desarrollo de nuevas áreas turísticas, en un territorio que en su condición de patagónico despierta el interés de turistas de todas partes del mundo.

El desarrollo de servicios aéreos debe ser una política de Estado, puesto que la necesidad de su existencia, en transporte de pasajeros, turismo, hasta vuelos sanitarios, justifican la intervención del Estado garantizando las condiciones de sus prestaciones.

La historia de los servicios aéreos en Río Negro, tuvo grandes aspiraciones y tristes derroteros. En el año 1990 y con miras a integrar la provincia, empezó a operar la empresa Sapse como parte de un proyecto del Gobierno Provincial de entonces. Dicho proyecto incluyó la construcción de seis aeropuertos en todo el territorio.

Con la empresa Sapse se llegó a volar de Puerto Montt a Bariloche, Viedma, con escala en Jacobacci y General Roca. Habían dos vuelos semanales a Buenos Aires de la empresa provincial. Todo eso estaba pensado con una tercera etapa que era un proyecto productivo, es decir producir en función de exportaciones por vía aérea, pero el emprendimiento sufrió la misma realidad que distintas empresas aéreas de rutas desfavorables, con una administración estatal que no estuvo a la altura de las contingencias.

El viernes 10 de julio de 1998 el diario la Nación publicaba "Reclamo de líneas aéreas patagónicas", en una nota expresaba el reclamo de ayuda de tres empresas del sur del país que solicitaron el apoyo oficial para seguir operando rutas con rentabilidad negativa. Se trataba de las empresa fueguina el Kaikén, la neuquina TAN y SAPSE, entonces recientemente privatizada en SAPSA. Las tres transportadoras aéreas patagónicas denunciaron que la demora en el pago de los pasajes oficiales o la asignación de cargas de organismos públicos a terceros intermediarios atentaban contra principios de igualdad y causando un enorme perjuicio a la actividad. En su momento se unieron en un reclamo por la aplicación de fondos al Programa Integral de Desarrollo Aéreo de la Patagonia (PIDAP), como única vía para sostener las rutas de rentabilidad negativa, pero imprescindibles para mantener la comunicación regional. "No estamos aferrados a un subsidio, pero tampoco podemos nosotros seguir subsidiando un esquema que el Gobierno prometió asumir y dejó a la deriva", indicaron.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Las compañías aéreas obtuvieron el apoyo de la Comisión Nacional de Desarrollo de la Patagonia para reclamar la reasignación de los fondos que en 1994 se destinaron a subsidiar a los transportadores aéreos que desarrollen infraestructura comercial en la región y presten servicios en rutas o tramos internos, y que sean declarados de interés para su desarrollo. Otras empresas, como Aerolíneas Argentinas, LAPA, Austral o SW, que conectan rutas regionales, no fueron incluidas.

El programa permitiría recuperar las conexiones aéreas perdidas con la suspensión de los vuelos de Líneas Aéreas del Estado, mediante la licitación de tramos por subsidiar. De los \$ 12 millones que se utilizaban para LADE, se iban a destinar 8 para el PIDAP, por cinco años. Pero fueron cuatro en el 95; 2,1 en 1996, y nada en los dos últimos años. El Pingüino dejó de operar en 1996, al igual que SAPSE, transformada en sociedad anónima y sin aeronaves propias, SAPSA (luego adquirida por la empresa de transporte terrestre de pasajeros Vía Bariloche) que dejó de operar definitivamente en el 2002.

En un hangar del aeropuerto de Viedma siguen depositados cuatro aviones de SAPSE, cuyo desuso lleva una década. Plazo que también cuenta el inagotable proceso de liquidación de esa empresa aérea provincial. Pero no es el motivo de esta ley, el de realizar un análisis detallado de lo que pudo ser y no fue, o del estado calamitoso en la actualidad de la empresa fundida, los gastos y las pérdidas que sigue dando y los juicios millonarios aún pendientes. Ese es otro capítulo.

Se trata más bien de una necesidad de integración territorial que se hizo sentir ya en las postrimerías del siglo XX en nuestra región, y que ahora está más que acentuada, frente a un crecimiento, productivo, turístico, poblacional, que no espera decisiones políticas para desplegarse.

En este sentido nos proponemos con esta ley a crear una Comisión Mixta Evaluadora del transporte aéreo en el ámbito de la Provincia de Río Negro, con el objetivo de realizar estudios de necesidad y factibilidad de rutas aéreas en la Provincia de Río Negro, con conexiones a nivel regional, nacional e internacional. Lo que motiva la conformación de esta comisión tiene que ver con crear las condiciones para el llamado a licitación de empresas privadas de transporte aéreo, para cubrir la demanda de transporte.

La comisión propuesta tendrá carácter de ad-honorem y constituirá su propia organicidad,



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

organizándose en virtud salvaguardar el cumplimiento del objeto principal de esta ley. Es decir que la coordinación de la misma quedará definida por sus integrantes, en busca de darle la mayor celeridad posible al proceso de análisis.

Sus integrantes serán:

- Un (1) representante de la Secretaría de Planificación y Control de Gestión de la Provincia de Río Negro, en razón de ser este un proyecto de alto riesgo.
- Un (1) representante del Ministerio de Hacienda, Obras y Servicios Públicos, en razón de los aspectos presupuestarios que se incluyen en el análisis.
- El Secretario de Transporte.
- Un (1) representante del Ministerio de Turismo.
- Un (1) representante del Ministerio de Producción.
- Los respectivos presidentes de Bloque que integran la Cámara de la Legislatura de la Provincia de Río Negro.
- Dos (2) representantes de los aeroclubes de la Provincia de Río Negro.

Como se puede desprender del párrafo anterior, en la composición de esta Comisión, lo que se busca es una acción integrada para poner en marcha en el corto plazo los servicios aéreos en la provincia. Para lo cual no es la acción de un solo Ministerio la que se pone en juego, sino que es la acción coordinada de los distintos ministerios y parte de la comunidad interesada en esta problemática.

La Comisión Mixta Evaluadora del Transporte aéreo en el ámbito de la Provincia de Río Negro, se avocará a convocar a las empresas estatales y privadas a presentar estudios de factibilidad en la implementación del transporte aéreo en el territorio de la Provincia de Río Negro y sus conexiones con la rutas regionales, nacionales e internacionales, en el corto, mediano y largo plazo, en sus rubros, sanitario, de pasajeros y carga. Evaluará además el estado actual de los aeropuertos radicados en la Provincia de Río Negro de jurisdicción provincial, invitando a las empresas privadas a que aporten criterios para el estudio de factibilidad y disponibilidad, para la utilización de los mismos.

Es importante que la Comisión Mixta Evaluadora del Transporte aéreo, analice la necesidad de subsidiariedad, control y seguimiento por parte del Estado, contemplando que éste será además un demandante exclusivamente interesado en el servicio. Con lo cual, cuando se evalúen los



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Mecanismos de Contratación de empresas de servicios aéreos, en el marco de la ley H n° 3186, habrá que contemplar en los pliegos de la licitación, la función exclusiva del estado subsidiando, y asegurando así, un porcentaje que fije el piso garantizado de pasajes cubiertos.

El principio de subsidiaridad es fundamental a la hora de planificar cualquier tipo de transporte público, y en el transporte aéreo con muchas más razones, es necesario aplicar ese principio. No hay que caer en el burdo error de planificar el transporte pensando en la rentabilidad a corto plazo. Sino como una inversión para el mediano plazo, donde la rentabilidad se mida en términos de integración, desarrollo y bienestar de la comunidad.

Por ello:

Coautoría: Fabián Gatti, Beatriz Manso, Martha Ramidán.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO
SANCIONA CON FUERZA DE
L E Y**

Artículo 1°.- Créase por el término de ciento ochenta días (180), la Comisión Mixta Evaluadora del Transporte Aéreo en el ámbito de la Provincia de Río Negro, con el fin de planificar la puesta en marcha de servicios aéreos con conexiones regionales, nacionales e internacionales; la utilización de los aeropuertos existentes en la provincia y la creación de condiciones para el llamado a licitación de empresas privadas de transporte aéreo, para cubrir la demanda de transporte turístico; vuelos sanitarios; de carga y de pasajeros en general.

Artículo 2°.- La Comisión creada constituye su propia organicidad, con el objeto de salvaguardar el cumplimiento del artículo 1° de la presente ley.

Artículo 3°.- La Comisión Evaluadora, establecida en el artículo 1°, estará integrado por:

- a) Un (1) representante de la de Planificación y control de Gestión de la Provincia de Río Negro.
- b) Un (1) representante del Ministerio de Hacienda, Obras y Servicios Públicos.
- c) El Secretario de Transporte.
- d) Un (1) representante del Ministerio de Turismo.
- e) Un (1) representante del Ministerio de Producción.
- f) Los respectivos presidentes de Bloque que integran la Cámara de la Legislatura de la Provincia de Río Negro.
- g) Dos (2) representantes de los aeroclubes de la Provincia de Río Negro.

Artículo 4°.- Las funciones principales de la Comisión Mixta Evaluadora del Transporte aéreo en el ámbito de la Provincia de Río Negro, son:



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

- a) Convocar a las empresas estatales y privadas a presentar estudios de factibilidad en la implementación del transporte aéreo en el territorio de la Provincia de Río Negro y sus conexiones con la rutas regionales, nacionales e internacionales, en el corto, mediano y largo plazo, en sus rubros, sanitario, de pasajeros y carga.
- b) Evaluar el estado actual de los aeropuertos radicados en la Provincia de Río Negro de jurisdicción provincial, invitando a las empresas privadas a que aporten criterios para el estudio de factibilidad y disponibilidad, para la utilización de los mismos.
- c) Analizar la necesidad de subsidiaridad, control y seguimiento por parte del Estado, en su calidad de demandante interesado en el servicio.
- d) Evaluar los Mecanismos de Contratación de empresas de servicios aéreos, en el marco de la ley H n° 3186.
- e) Crear un modelo de pliego de licitación, que contemple, un piso de pasajes cubiertos garantizados por el Estado en función del principio de subsidiariedad del transporte público.

Artículo 5°.- De forma.