



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

## **LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO**

### **DECLARA**

**Artículo 1°.-** Su adhesión a la declaración n° 28/2005 del Parlamento Patagónico producida en la segunda sesión del año 2005 de dicho cuerpo y que consta como anexo de la presente.

**Artículo 2°.-** Comuníquese y archívese.

**DECLARACION N° 4/2006**



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

**FUNDAMENTOS**

En la Patagonia se están haciendo denodados esfuerzos públicos, privados y de los sectores del trabajo con el objeto de poner valor y liberar todo el potencial de actividades capaces de sustentar a su población.

Dentro de este panorama, el Turismo emerge como una de las alternativas que cuenta con un sólido potencial, dato confirmado por los más calificados e inobjetable estudios de mercado.

Pero está a la vista que no alcanza con los esfuerzos en materia de infraestructura de equipamiento a cargo de la actividad privada, no los esfuerzos promocionales que se puedan realizar, sino que a la luz de la experiencia adquirida en los últimos años, resulta imperativo revisar y actualizar urgentemente la política aerocomercial, que plantea una significativa vulnerabilidad para los intereses patagónicos. Independientemente de la gravísima coyuntura aerocomercial que ha producido la devaluación, el 11 de septiembre y otras situaciones gravitantes, es necesario asumir que ha llegado el momento de debatir en profundidad y corregir temas de fondo, que colocan a nuestro país como uno de los países menos previsibles en materia de prestación aerocomercial.

La previsibilidad y la seguridad jurídica, son términos abstractos e ilusorios en la política aérea nacional vigente. En la República Argentina es imposible conocer la programación real de vuelos a dos meses vista, llegando a situaciones tan perversas e inaceptables como la que no hace mucho tiempo perpetró Iberia, cuando en plena temporada alta decidió transferir la flota 727 de Aerolíneas a España y no previó la llegada a tiempo de otros equipos para cubrir la demanda internacional y nacional ya vendida. O las habituales reprogramaciones, desprogramaciones y demás alteraciones que se realizan sobre la marcha, sin tener en cuenta el daño severo que lo produce a la actividad turística.

En principio es necesario asumir que la política aérea nacional fue concebida en circunstancias y contextos muy diferentes a los actuales, en las que la estructura económica del país dependía de otras variables productivas que excluían, subestimaban o directamente ignoraban al Turismo como potente palanca de desarrollo.

Hoy es casi imposible ocultar que la actual estructura aerocomercial está lejos de ser una herramienta estratégica subordinada a los intereses de la nación, sino que está irremediablemente liberada al libre albedrío y conveniencia puntual de las líneas aéreas actuantes.

Nadie puede desconocer que la disponibilidad de asientos que actualmente se registra para satisfacer la demanda turística



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

hacia la Patagonia, de ninguna manera responde a la soberana previsión de un Estado dispuesto a garantizar el caudal de tráfico que necesita para alimentar a sus economías a través del turismo, sino que responde virtualmente a la buena voluntad gerencial o conveniencia del o los operadores aéreos, que eventualmente y hasta tanto no aparezcan oportunidades de negocios más rentables, consideran viable disponer sus equipos para abastecer la demanda de determinados sectores de la Patagonia.

Pero como ya ha ocurrido en el pasado, dadas como están las cosas hoy nadie puede garantizar que nuevos escenarios y coyunturas vuelvan deficitaria la conectividad y capacidad de transportación que requiere la Patagonia para alimentar sus economías.

Debemos convenir que en una región como la Patagonia, absolutamente aerodependiente en materia de transporte de personas y turistas, las rutas aéreas adquieren necesariamente un carácter estratégico.

Como Estado Soberano y en función de las facultades que le son propias, la República Argentina tiene el derecho y la obligación de asignarle a la política aérea la condición estratégica que amerita, con entidad similar a la política energética y otras de primera magnitud.

En ese orden de ideas, el Estado tiene derecho a definir las condiciones para que cualquier línea aérea que desee explotar comercialmente el tráfico cautivo en rutas sensibles como las patagónicas, debe observar determinadas reglas de juego, compatibles con los principios de mercado, pero respetando parámetros mínimos de exigencia operativa y comercial para transformarse en herramientas útiles a los intereses de la región y del país.

En función de lo expuesto se plantea un enérgico impulso al Proyecto de Modificación de la Política Aérea Nacional, conocido como "Rutas Estratégicas", que fuera presentado oficialmente en el Seminario Internacional de Marketing del Calafate en Abril de 1997, reiterado en el Seminario Internacional de Marketing de Puerto Madryn en 1998; girado y tratado en el Consejo Federal de Turismo, en el Ente Patagonia Turística y en la Secretaría de Turismo de la Nación (Mayorga-Lombardi); Asimismo fue expuesto en las XXII Jornadas de Derecho Aeronáutico y Espacial organizadas por ALADA (Asociación Latinoamericana de Derechos Aeronáutico y Espacial) en Ushuaia en Abril de 1998, quedando incorporado en las Conclusiones de dicho encuentro.

Por ello,



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

**DECLARA**

Artículo 1°: Solicitar a la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial el análisis y tratamiento del Proyecto Rutas Aéreas Estratégicas.

Artículo 2°: El mismo propone conceptualmente lo siguiente:

1.- Declarar RUTAS ESTRATÉGICAS aquellas que presenten carácter insular, confinidad, o las que se determinen por razones de Estado y que por sí mismas o como parte de un circuito, constituyan canales vitales de traslación e inyección de divisas provenientes del turismo receptivo internacional.

2.- Las líneas aéreas autorizadas a realizar explotación comercial de rutas declaradas estratégicas, deberán observar las siguientes condiciones:

- a.- Presentar la programación de vuelos para las temporadas altas con un plazo no menor a doce (12/18) meses.
- b.- Dicha programación contendrá un porcentaje (no inferior al 60%) de frecuencias INAMOVIBLES y el restante de frecuencias FLEXIBLES.
- c.- Las frecuencias INAMOVIBLES deberán estar fehacientemente disponibles para la demanda y no podrán sufrir modificación ni en sus horarios ni en sus escalas una vez declaradas, salvo por razones operativas atribuibles a los aeropuertos involucrados. Los cupos o reservas asignados a operadores turísticos nacionales o internacionales no podrán ser reubicados compulsivamente o en forma inconsulta, salvo expresa autorización de dichos operadores o pasajeros.
- d.- Las frecuencias FLEXIBLES podrán sufrir reprogramaciones, cambios de escalas, cambios de horarios, reubicaciones de cupos y reservas o desprogramaciones.
- e.- En todos los casos cuando las reservas se efectúen en frecuencias flexibles, la línea aérea deberá informar fehacientemente a sus pasajeros u operadores turísticos las condiciones previstas en el punto anterior.

3.- Pasado el plazo previsto para la presentación de programación de vuelos, LA DEMANDA INSATISFECHA DARÁ LUGAR A LA HABILITACION DE LA OCTAVA Y NOVENA LIBERTADES DEL AIRE (derecho a líneas aéreas extranjeras a realizar servicios de cabotaje con derecho a tráfico) conforme a las siguientes condiciones:

- a.- Las rutas a cubrir en este ítem serán en el segmento de Frecuencias Inamovibles.



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

- b.- Dichas rutas podrán ser cubiertas por feeders, bajo la responsabilidad de la línea peticionante.

4.- Los Gobiernos Provinciales y el Gobierno Nacional implementarán estímulos a aquellas frecuencias INAMOVIBLES que se mantengan en programación a partir de la segunda temporada consecutiva de operación para cualquier línea aérea interviniente. (ejemplo: descuentos o eximisión de tasas aeronáuticas, etc.)

Artículo 3°: Remitir copia de la presente a la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, a los Gobiernos de las provincias patagónicas, a la Secretaría de Turismo de la Nación, a la Cámara Argentina de Turismo, a las Cámaras de Turismo de las provincias patagónicas.

Artículo 4°: De forma.

Leg. ESTHER ACUÑA  
Vicepresidente Parlamento Patagónico

Leg. SUSANA HOLGADO  
Secretaria Parlamento Patagónico

Leg. MARTA MILESI  
Presidente Parlamento Patagónico

Ushuaia, Tierra del Fuego, 22, 23 y 24 de junio de 2005

DECLARACIÓN N° 28/2005 "P.P"