FUNDAMENTOS

DENOMINACION: "PATRIA" (PROGRAMA DE ARTICULACION TERRITOTIAL REGULARIZACION INTEGRAL ACTIVIDADA AERONAUTICA.)

Diversos factores, individuales, o colectivos, aislados o interrelacionados, referidos a la actividad turística en el territorio de la Provincia de Río Negro, hace indispensable la evaluación y consideración de la actividad aeronáutica comercial, como un elemento formidable para su articulación.

Ahora bien, no podemos pensar en esta alternativa, sin la actitud responsable de considerar, el estado y la realidad de la infraestructura aeronáutica disponible, como así también el estado de las pistas y la calificación de los aeropuertos, potenciales prestadores del servicio.

Río Negro, contó en alguna época con una serie de pistas y aeródromos que podían ofrecer la posibilidad de una explotación de la actividad aérea con fines turísticos bastante promisoria, lamentablemente, aquel espíritu imprimido con ese fin, se diluyo luego de repetidas desinteligencias y postergaciones no justificadas.

En esta línea de desarrollo de la idea y en base a la realidad imperante, podemos decir que el panorama, para una explotación aérea con fines turísticos no es muy promisoria, tenemos únicamente con la categoría de Aeropuerto internacional a San Carlos de Bariloche, donde operan regularmente vuelos nacionales e internacionales, vuelos privados, ejecutivos, chárter desde hace mucho tiempo y luego tenemos el de Viedma, capital provincial, que revista con la categoría de aeródromo controlado, con escasísima actividad y con altibajos preocupantes, donde la suspensión o levantamiento de vuelos se ha convertido en un trámite regular.

Siendo optimistas no debiéramos olvidar que nuestra capital podría cambiar su categoría operativa con una muy pequeña modificación e inversión, la incorporación de una autobomba de alta complejidad operativa, ya provocaría un aumento considerable en la prestación de los servicios y aviones de con capacidades hasta 150 pasajeros podrían comenzar a operar regularmente en este.

Allí si entonces podríamos tomar esta capital como la puerta de ingreso a la ruta de la costa e

imaginar un corredor turístico cuyo próximo punto de referencia fuera San Antonio Oeste.

El Aeropuerto Gobernador Castello se ha visto relegado en el tiempo, la falta de propuestas, la no puesta en funcionamiento de la imaginación, el no pensar a esta Capital Histórica de la Patagonia, como la sede permanente de una Confederación Patagónica de Aeroclubes, no imaginar una base de la Fuerza Aérea o Naval, de instrucción aérea, para la formación de pilotos militares, acotada si se quiere al objetivo de formación, en su etapa primaria, dada su inmejorable ubicación y tantas otras posibilidades que podríamos obtener de este importante, pero olvidado y desvalorizado aeropuerto.

Como resultado de la falta de sentido común y de oportunidad, nos quedamos con una impresionante puerta abierta al cordón de la cordillera de los Andes, y cerramos o no tenemos en condiciones la inmensa puerta al atlántico, que representa el aeródromo de San Antonio Oeste, allende a la ciudad balnearia de Las Grutas, el aeródromo Antoine de Saint Exupery.

Debemos decir que la actividad económica generada por el turismo, justificaría la actividad aérea, pero esta sola no alcanzaría, y solo se produciría en algunas épocas del año, no perduraría en el tiempo demasiado, necesariamente habría que complementarla con otras actividades relacionadas a la aeronáutica, para aventurarnos a lograr el objetivo deseado.

No podemos improvisar, no alcanza con desear un objetivo de estas características, estamos muy limitados para exigir a Nación el cumplimiento de la ley n° 19030 en su artículo 32, por que la situación reseñada precedentemente exceptúa a la Nación de mayores cumplimientos, en Bariloche y en Viedma, ya operan, y en el resto del territorio, la Nación no puede aterrizar, la actividad aerocomercial hay que incrementarla, no quedan dudas de ello, uno de los justificativos puede ser el turismo, pero la producción, en sus más amplias variantes ,frutícola, ganadera, hidro-carburifera, minera, etc, la Acción Social, la Salud Pública y demás áreas de gobierno deberían de acuerdo a sus necesidades, contar con la apoyatura invalorable de la actividad aero comercial.

Hoy tanto la región de los valles, como la cordillera, la costa atlántica y la línea sur rionegrina, son potencialmente demandantes de actividad aérea comercial en todas sus variantes pero necesariamente hay que crear las condiciones para ella.

Haciendo una breve reseña del resto de los aeródromos, encontramos al de General Roca, con un litigio por la propiedad del mismo, sin mantenimiento, sin fiscalización provincial desde hace muchísimos años, Choele-Choel, Catriel, Ingeniero Jacobacci, Sierra Grande, El Bolsón, todos aeródromos sin fiscalización algunos con peligros para la actividad aérea y terceros, latentes.

Choele Choel, General Roca y Catriel con un presente y futuro más que prometedor todavía con su explotación tradicional en fruticultura y la explotación hidrocarburifera, las dos últimas, encierran una proyección económica incalculable donde seguramente la actividad aeronáutica tendrá una clara y preferente inserción y la demanda dé esta se irá incrementando sin pausa.

Ingeniero Jacobacci, Sierra Grande con la explotación minera y de ganadería lanar, la minería y la carne ovina, la primera y la segunda con su mina de hierro en plena explotación, con Playas Doradas como destino turístico en expansión, mas todos aquellos recursos que subyacen esperando una explotación seria y constante, y tantos otros recursos, justificaran sobradamente la actividad de referencia.

Con respecto a El Bolsón, la relocalización del aeródromo es inevitable, e imprescindible, es extremadamente peligroso su actual emplazamiento y ya se está convirtiendo en un icono de la desaprensión de quienes lo utilizan, con los años quedo en medio de la villa andina, pero desde allí se podría intentar no solo el uso de la explotación aerocomercial por la actividad turística, sino también como se pensara en el pasado, para la extracción vía aérea de la producción de frutas finas.

En definitiva este pequeño recontó de ubicaciones, situaciones y posibilidades tiende no solamente a comprender la viabilidad del incremento de la actividad aerocomercial con fines turísticos, sino también, la justificación por otro número importante de posibles aplicaciones.

Remitiéndonos por ejemplo a su utilización social, son múltiples los beneficios que esta aportaría, todo desde ya controlado por la autoridad provincial, por la cartera correspondiente, en contacto permanente con la nacional lo cual redundaría en un beneficio mutuo que justificaría la misma.

Un eje productivo controlado y monitoreado permanentemente por el Ministerio de la Producción, donde se pueda evaluar sus utilidades en las

grandes inversiones y en el producido de las economías regionales como por ejemplo, la explotación de las frutas finas, que justifiquen y apoyen a la actividad de carga.

Rápidamente entonces y ciñéndonos al incremento de la actividad que nos ocupa en nuestra geografía, Río Negro debe definir un trípode operativo donde apoyar sus objetivos de desarrollo turístico, productivo y social, que bien podría ser un rombo imaginario cuyos vértices unan las ciudades de Viedma, General Roca, Bariloche , San Antonio Oeste, Viedma, contemplaríamos en la figura, la puerta del corredor atlántico(Viedma), la explotación productiva más representativa de la provincia(Choele Choel-General Roca), el icono del turismo nacional e internacional (San Carlos de Bariloche) y el punto turístico mayor de cara al Atlántico (Las Grutas).

El incremento de esta actividad no solo debemos circunscribirlo a la explotación turística, considerar como dijéramos precedentemente, la producción, las actividades relacionadas al estado provincial, el fomento de la aviación deportiva a través de los aeroclubes locales y toda aquella actividad aérea pequeña y mediana, servirá de enlace para procurar un fuerte incremento y un enlace único e indispensable para lograrlo.

Con respecto a los aeroclubes debemos hacer una consideración especial estas pequeñas pero no menos importantes unidades aéreas civiles, tendrán un rol protagónico en este proyecto que queremos poner en marcha, los contratos o convenios a los cuales se pueden hacer acreedores de parte de entes públicos y privados, como por ejemplo alguno ya existente con FUNBAPA. En un futuro no muy lejano con la Dirección de Minería, Hidrocarburos, viajes de gobierno, SPLIF, Defensa Civil, Salud Publica, Seguridad y todos aquellos que hagan a la vida y desarrollo de la provincia, de manera tal en ese segmento de aviación pequeña y mediana, también aseguremos la actividad aerocomercial.

Existen pues, varios antecedentes en nuestra provincia, administraciones lejanas incursionaron en este terreno, el proyecto de la Aerolínea del Comahue, Los Douglas DC3, SAPSE, La Dirección General de Aeronáutica, con flota propia, con la cual realizaba traslados civiles, del estado, vuelos sanitarios, en fin no han faltado las buenas intenciones y tampoco han faltado las frustraciones.

Ahora bien el crecimiento del turismo, justifica el requerimiento, pero esta justificación como dijéramos anteriormente, tiene muy poco sustento a excepción de San Carlos de Bariloche, porque si bien existirían otros dos destinos en lo inmediato, como Viedma y San Antonio Oeste,

la falta de infraestructura, el mal mantenimiento de las pistas, las limitaciones en equipamientos y la falta de servicios, casi extinguen su posible finalidad.

Por consiguiente fijar un orden de prioridades, delinear el objetivo primario en esta ley y los secundarios, es una obligación indelegable.

Por ello:

Autor: Roberto Jorge Vargas.

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

Artículo 1°.- Se crea el Programa de Articulación Territorial para la Regularización Integral de la actividad Aeronáutica (PATRIA).

Se faculta al Poder Ejecutivo a crear un organismo especial que oficiará como autoridad de aplicación competente para la atención general de la actividad aeronáutica en la provincia y fiscalización de la misma. El que además tiene como misión controlar el estado de pistas e infraestructura.

Artículo 2°.- El organismo competente creado por punto 1° de la presente contará con un consejo de Planificación Operativa conformado por un representante designado por cada Ministerio del Poder Ejecutivo. Dicho consejo será presidido por el titular del organismo que estará encargado de:

1) Ejecutar, las necesidades y medir los logros obtenidos en la cartera respectiva, los cuales se convertirán en acciones concretas, viabilizadas por esta nueva herramienta.

2) Coordinar el desplazamiento de agentes y funcionarios del estado, tales como equipos médico, de trabajadores sociales, de ingenieros en minas o petróleo, de Seguridad, de Defensa Civil, de personal del Poder Judicial, o de las Comisiones Legislativas, para que interactúen con los actores que corresponda en los lugares de destino cuando se lo amerite.

3) Gestionar y coordinar con la autoridad aeronáutica nacional (ANAC), empresas públicas y privadas de bandera nacional, que presten servicio en nuestro territorio, frecuencias y rutas posibles, para una explotación regular del servicio.

4) Gestionar ante la ANAC, posibles acuerdos con líneas de bandera de países limítrofes, del Cono Sur y el Caribe para el incremento de la actividad turística y

como consecuencia de la demanda aero-comercial, basados en convenios de reciprocidad.

5) Coordinar y monitorear permanentemente con las Cámaras de Turismo Provinciales, de Comercio, Industria y Producción, todas las actividades ligadas directa o indirectamente a ellas y que sirvan para sustentar el proyecto y optimizar los resultados a obtener por esta acción conjunta.

Artículo 3°.- El organismo competente creado por punto 1° de la presente deberá:

1) Coordinar con el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, la normalización de la Infraestructura y pistas de los aeródromos de San Antonio Oeste, Choele-Choel, General Roca e Ingeniero Jacobacci.

2) Recuperar progresivamente los aeródromos faltantes, enumerados precedentemente.

3) Recuperar, con el auxilio de Vialidad Provincial, las pistas de despegue y aterrizaje de aeronaves, zonas de frenado y áreas de despeje, como así también el mantenimiento regular de las mismas, de los distintos aeroclubes provinciales y pautar como contraprestación futura con ellos, el apoyo aéreo que la institución requiera para los relevamientos regulares del estado de rutas, caminos y todo el mapa vial provincial, sumado a todas aquellas otras necesidades de este organismo.

Artículo 4°.- Se faculta al Poder Ejecutivo a realizar la reasignación de partidas presupuestaria necesaria para la puesta en funciones y operatividad del organismo dispuesto por la presente ley.

Artículo 5°.- De forma.