

SESIONES ORDINARIAS  
2000  
**ORDEN DEL DIA N° 1110**

COMISIONES DE TRANSPORTES, DE  
ECONOMIAS Y DESARROLLO REGIONAL Y  
DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

Impreso el día 17 de octubre de 2000

Término del artículo 113: 26 de octubre de 2000

SUMARIO: **Corredor** aéreo que una a las provincias del noroeste argentino con ciudades del norte de Chile, centro y sur de Perú, Bolivia, Paraguay y diferentes estados de la República del Brasil. Construcción. **Neme-Scheij**. (2.241-D.-2000.)

**Dictamen de las comisiones**

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Economías y Desarrollo Regional y de Relaciones Exteriores y Culto han considerado el proyecto de declaración del señor diputado Neme-Scheij, por el que se solicita al Poder Ejecutivo disponga las medidas tendientes a la construcción de un corredor aéreo que una las provincias del noroeste argentino con diferentes ciudades y estados de Chile, Perú, Bolivia, Paraguay y Brasil; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su aprobación.

Sala de las comisiones, 26 de septiembre de 2000.

*Alejandro M. Nieva. – Carlos D. Snopak.  
– Marcelo J. A. Stubrin. – Jorge T. Pérez. – Raúl J. Solmoirago. – Federico R. Puerta. – Alicia A. Castro. – José L. Saquer. – Blanca A. Saade. – Gustavo E. Gutiérrez. – Marta Y. Palou. – Juan C. Olivero. – Luis A. Sebriano. – Rafael E. Romá. – Edgardo R. Grosso. – Ricardo H. Vázquez. – Mario H. Bonacina. – Marta C. Alarcía. – María del Carmen Alarcón. – Carlos M. Balter. – Omar E. Becerra. – Marcela A. Bordenave. – Héctor J. Cavallero. – Zulema B. Daher. – Mario Das Neves. – Arturo R. Etchevehere. José L. Fernández Valoni. – Mario F. Ferreyra. – Teresa B. Foglia. – Teodoro R. Funes. – Francisco A. García. – Angel O. Geijo.*

– Rubén H. Giustiniani. – José H. Jaunarena. – Miguel A. Jobe. – Dámaso Larraburu. – Beatriz M. Leyba de Martí. – Marcelo E. López Arias. – Adrián Menem. – Jorge A. Obeid. – Marta Y. Ortega. – Ricardo Quintela. – Elsa S. Quiroz. – Jesús Rodríguez. – Pedro Salvatori. – Haydé T. Savron. – Delki Scarpin. – Hugo D. Toledo. – Ramón A. Torres Molina. – Saúl E. Ubaldini. – Humberto A. Volando. – Ovidio O. Zuñiga.

### Proyecto de declaración

*La Cámara de Diputados de la Nación*

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo implemente acciones tendientes a vincular al Estado nacional, los estados provinciales de las provincias del noroeste, los sectores de la economía, la producción, los servicios y las comunicaciones, para la construcción de un corredor aéreo que una a las provincias del noroeste argentino con ciudades del norte de Chile, centro y sur de Perú, Bolivia, Paraguay y diferentes estados de la República del Brasil.

*Alfredo Neme-Scheij.*

### INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Economías y Desarrollo Regional y de Relaciones Exteriores y Culto al considerar el proyecto de declaración del señor diputado Neme-Scheij, creen innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan por lo que los hacen suyos y así lo expresan.

*Alejandro M. Nieva.*

### FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La nueva estructura geopolítica mundial nos plantea desafíos a la vez que nos abre grandes posibilidades.

Dentro de este esquema de integración, en nuestro país existen regiones que por sus características, naturaleza o recursos se integraron más rápidamente, no siendo el caso de otras regiones como el noroeste argentino que en esta instancia se ve en la necesidad de buscar nuevos vínculos de comunicación que se complementen con los ya existentes.

La concreción de una conexión aérea directa entre el noroeste argentino y los países miembros del Mercosur, así como Chile y Perú, se constituiría en

una herramienta fundamental para el desarrollo de las economías de la región.

El noroeste argentino debe constituirse en parte de un corredor bioceánico que permita abrir nuevos mercados afianzando la búsqueda de salidas directas hacia el mundo.

Este proyecto abre la posibilidad a los estados provinciales de desarrollar regiones que hoy están postergadas, integrándolas al esquema nacional de manera más equilibrada.

El mismo requiere de un esfuerzo conjunto de distintos estamentos de la sociedad: del gobierno creando las condiciones para que el sector privado tenga la posibilidad de abrirse camino de manera ágil y segura en esta etapa de la integración; de los empresarios poniendo de manifiesto su creatividad y su voluntad de invertir para que sus productos sean más atractivos y sus servicios más eficientes; de los trabajadores con una actitud abierta y positiva a los nuevos desafíos.

Siendo el transporte aéreo un extraordinario medio para dar impulso a la actividad económica, la existencia de operadores aéreos que vinculen transversalmente a la altura de Tucumán y Salta, las ciudades de Iquique (Chile) y San Pablo (Brasil), uniendo a su vez la zona de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) y Asunción (Paraguay) permitirá: *a)* promover nuevas inversiones en la región, la creación de *joint ventures* así como otras modalidades de la integración económica; *b)* colocar la oferta exportable regional de manera rápida y eficiente; *c)* promover alianzas estratégicas, complementariedad y especializaciones sectoriales, que favorezcan una mayor relación económica y comercial entre empresarios de las regiones comprometidas; *d)* integrar el turismo en un corredor de alto valor, con el fin de unir riquezas turísticas únicas como Cataratas del Iguazú, Tren de las Nubes, Quebrada de Humahuaca, Valles Calchaquíes, Lago Titicaca y Machu Picchu, con grandes centros urbanos como San Pablo, Río Grande Do Sul, Santa Catarina y Paraná; *e)* posibilitar acuerdos culturales y de investigación entre los centros de altos estudios (universidades, fundaciones, centros de investigación, etcétera) de las regiones involucradas y *f)* la posibilidad de enfrentar el desafío histó-

rico de darle al interior del país una salida al Atlántico y al Pacífico, para poder comercializar sus productos regionales.

En el Tratado de Asunción así como en las actividades iniciales desarrolladas en consecuencia, el tráfico aéreo no tuvo una gran cabida. No obstante merced a la adecuada reacción de las respectivas autoridades del sector, que percibieron ese vacío, se logró revertir la situación.

Para buscar un marco de coincidencias, se conformó un grupo de trabajo regional que dio vida al Tratado de Fortaleza. A su amparo se han efectuado vuelos exploratorios entre los países miembros, es por ello que no importa cuáles sean los desafíos del futuro, el instrumento en cuestión debe ser considerado como la piedra angular de la política de integración en el Cono Sur.

En líneas generales el tratado regula las siguientes materias:

1. Define como servicio subregional, a aquel servicio regular que se presta en rutas diferentes a las regionales que están siendo efectivamente operadas<sup>1</sup> en el marco de los acuerdos bilaterales suscritos entre los seis Estados signatarios: la Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. Sin embargo admite la realización de servicios entre un punto establecido en cualquiera de los referidos acuerdos bilaterales, y otro no incluido (ejemplo: Salta/Montevideo).

2. Con la limitación anterior, confiere derechos a embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en vuelos regulares que se realicen dentro de la subregión, pero prohíbe el desvío de tráfico a puntos más allá de la región (ejemplo: tomar pasajeros en Montevideo para transportarlos a puntos en países distintos de los signatarios).

3. Ahora bien, estos derechos: a) Continúan sujetos a autorización de todos los Estados involucrados (ejemplo: en un servicio Salta-Tarija-Manaos para transportar tráfico entre Tarija y Manaos será necesaria la autorización de Bolivia y Brasil); y b) Para su ejercicio deben cumplirse los requerimientos establecidos en la legislación positiva vigente en cada país. En otras palabras, el tratado no cambia el régimen interno establecido por cada Estado para el ingreso de las aerolíneas para nuevos mercados (ejemplo: en nuestro país debe seguir cumpliéndose con el trámite de audiencia pública previsto en el artículo 102 del Código Aeronáutico).

4. Establece asimismo ciertos criterios operativos originales. Entre otros: a) Se considera como un mismo aeropuerto a todos los que están situados dentro de la misma área terminal (ejemplo: Aeroparque y Ezeiza); b) Se establece la posibilidad de realizar "vuelos exploratorios". Este novedoso concepto —no definido en el texto— implica la posibilidad de

solicitar la realización de una serie de vuelos no regulares, sin cumplir con el régimen tradicional de complejas autorizaciones administrativas previas. Una vez que la línea aérea ha analizado el resultado del emprendimiento debe proceder a la regularización del servicio<sup>2</sup>; y c) Define como aeropuertos subregionales a aquellos habilitados para operar servicios internacionales por cada uno de los Estados<sup>3</sup>.

5. Los Estados pueden designar a una o más líneas aéreas para operar estos vuelos.

6. Las tarifas aplicables se rigen por las normas del país de origen del vuelo, entendiéndose por tal el territorio del Estado donde se inicia el transporte.

Como lo han definido algunos especialistas, el texto en cuestión es, por el momento una expresión de deseos. De haber querido ir más allá hubiera liberado al menos la realización de vuelos no regulares, como lo hicieron oportunamente los europeos en su primer paso, a comienzos de la década, hacia la integración total.

En suma, si bien morigerada en ciertos aspectos, la autorización de los Estados continúa siendo la norma. Además, si bien es cierto que todas las rutas no previstas en los acuerdos bilaterales (e incluso aquellas previstas pero no servidas por ningún transportador), son potencialmente operables, no es menos cierto el hecho que aquellas previstas que actualmente son explotadas, lo son, precisamente por tratarse de las más atractivas. Luego, en otras palabras, el acuerdo induce, exclusivamente, a la creación de "nuevos mercados".

Ciertamente nos encontramos, entonces, en el discurrir de un proceso de cambio, que no depende de la voluntad política de un Estado. Como lo hemos expuesto, debe efectuarse en el marco del multilateralismo que deberá regir las relaciones aerocomerciales.

Paralelamente, no debe olvidarse que es una obligación de cada una de las autoridades de cada región, viabilizar la salida al exterior de sus empresas. En tal sentido, es lógico que en el marco de este regionalismo creciente, indudable y paradójicamente favorecido por la globalización de las comunicaciones y los modernos medios de transporte, la vinculación interregional directa esté tomando un lugar cada vez más importante. Así, la función de la autoridad no será otra que la de buscar potenciar las oportunidades para la realización de servicios por sus transportadores con el fin de que la industria local crezca y se fortalezca en preparación para el desarrollo regional.

<sup>2</sup> Obsérvese que, conforme lo establece el artículo 1° del Acuerdo, su texto sólo trata el régimen para servicios regulares.

<sup>3</sup> Esta cuestión puede resultar ser una limitación de no poca importancia.

<sup>1</sup> Pueden estar pactadas pero no operadas.

El nacimiento de la Argentina como Nación, contempló la concreción de un país soberano económica, social y geográficamente con pleno desenvolvimiento de sus fuerzas productivas capaces de generar una república respetada en el contexto latinoamericano.

La referida concepción reconoce sus antecedentes en la constitución del Estado-Nación como categoría histórica vigente, vigorosa defensora del mercado interno, pero con una visión integradora hacia los países vecinos.

En tal sentido la integración es no sólo una aspiración volitiva sino un fenómeno económico que contiene infraestructura, comunicaciones y desarrollo tecnológico.

Ya no hay tiempo para el debate; la búsqueda de equilibrios regionales en el seno de la Nación, debe hacerse contemporáneamente al proceso de integración regional.

De allí que la iniciativa parlamentaria que se acompaña para facilitar a empresas aéreas argentinas, la concreción de rutas más allá de las fronteras nacionales, constituye un desafío que debe alentarse ya que proyectos como éste convierten al Mercado Común del Sur en un espacio de crecimiento de la totalidad de sus partes.

El Mercosur es el proceso regional que con más claridad se ha definido en América latina, ahora bien, es necesario un Mercosur para todas las regiones y provincias argentinas.

*Alfredo Neme-Scheij.*