



2025 "Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina"

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación:

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional para que, a través de los organismos que corresponda, arbitre los medios para que la operación del Corredor Atlántico a la Patagonia de la empresa estatal Líneas Aéreas del Estado (LADE), vuelva al esquema de conectividad original de destinos establecido en 2017, incluyendo las ciudades de Rio Grande y Ushuaia en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y las ciudades de Rio Gallegos y Trelew.

Dr. Jorge Neri Araujo Hernández

Diputado de la Nación

Ramiro Gutierrez

Marcela Passo

Sabrina Selva

Monica Litza

Daniel Arroyo

Micaela Moran

Agustina Propato

Daniel Gollan

Lorena Pokoik



2025 "Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina"

Varinia Marin

Pablo Yedlin

Diego Giuliano

Andrea Freites

Eduardo Toniolli



2025 “Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

FUNDAMENTOS

Señor presidente

Según ha tomado dominio público, vuelve el Corredor Atlántico a la Patagonia de la empresa Líneas Aéreas del Estado (LADE), pero sin conexión con las ciudades de Río Grande y Ushuaia en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y las ciudades de Río Gallegos y Trelew.

La ruta que hasta septiembre de 2024 era operada por Aerolíneas Argentinas y llegaba hasta Ushuaia, será retomada por Líneas Aéreas del Estado (LADE) a partir del 8 de abril, pero solo hasta Comodoro Rivadavia. El nuevo esquema contempla vuelos entre el Aeroparque Jorge Newbery y Comodoro Rivadavia, con escalas intermedias en Bahía Blanca y Mar del Plata. Sin embargo, a diferencia del corredor original, no incluirá a las ciudades de las provincias antes mencionadas.

En total se ofrecerán cuatro vuelos mensuales en cada sentido, lo que equivale a un servicio semanal. La capacidad también es considerablemente menor: Líneas Aéreas del Estado (LADE) operará la ruta con aeronaves Embraer ERJ 140, con capacidad para 44 pasajeros, lo que se traduce en una oferta mensual de 352 asientos, frente a los 2.496 que ofrecía Aerolíneas Argentinas antes de su retiro.

Si bien el anuncio de la reactivación parcial del Corredor Atlántico por parte de la empresa estatal Líneas Aéreas del Estado (LADE) despertó expectativas en la región patagónica, en el caso de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, Santa Cruz y en Trelew, fue recibida con reservas debido a las exclusiones en el nuevo esquema de vuelos.

Recordemos que el Corredor Atlántico a la Patagonia fue una de las rutas aéreas operadas por Líneas Aéreas del Estado (LADE) y tenía como objetivo conectar diferentes puntos de la región, especialmente en el sur del país, facilitando el transporte aéreo entre las ciudades más importantes de esa vasta y remota región. LADE, que depende de la Fuerza Aérea Argentina, históricamente ha desempeñado un papel clave en la conexión de áreas geográficas de difícil



2025 “Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

acceso, ofreciendo servicios en zonas que a menudo no son cubiertas por aerolíneas comerciales privadas.

Originalmente el Corredor Atlántico a la Patagonia abarcaba vuelos que conectaban varias ciudades de la región, como Ushuaia, Río Grande, Comodoro Rivadavia, y otras localidades importantes de la Patagonia Argentina. La ruta seguía el borde oriental de la región, aprovechando el trayecto a lo largo de la costa atlántica. Este corredor tenía como fin promover la conectividad aérea entre las ciudades de la Patagonia y el resto del país, contribuyendo al desarrollo económico y social de la región. También se centraba en garantizar la accesibilidad para los habitantes locales, considerando que la Patagonia es una zona de difícil acceso terrestre, especialmente en invierno.

El servicio que proporcionaba LADE fue crucial para muchas localidades pequeñas o más aisladas que no contaban con la infraestructura necesaria para vuelos comerciales frecuentes. Al operar en áreas menos rentables para las aerolíneas comerciales privadas, cumplía un papel fundamental para asegurar la conectividad en una zona tan vasta y dispersa. Más allá de su función comercial, el Corredor Atlántico también tenía un rol social y estratégico, ya que garantizaba la comunicación rápida con áreas remotas, facilitaba la evacuación en situaciones de emergencia y promovía el desarrollo del turismo en la Patagonia. Al proporcionar un acceso más eficiente a las ciudades patagónicas, este corredor aéreo también ayudó a incrementar el flujo de turistas a zonas naturales protegidas, como los parques nacionales de la región, y apoyó el comercio y la economía local.

Como es sabido, la conectividad aérea ha sido históricamente una problemática en la Patagonia, especialmente en la isla de Tierra del Fuego, donde las alternativas de transporte son limitadas. La interrupción del Corredor Atlántico representó un inconveniente para los pasajeros que dependían de estas rutas, ya que el servicio permitía la conexión con distintas localidades a lo largo de la costa patagónica sin la necesidad de pasar por Buenos Aires. Ahora, con la restitución parcial de la ruta, pero con una cobertura más acotada y frecuencias reducidas, las dificultades para los fueguinos persisten.

Según se informó, la provincia seguirá contando con vuelos entre Ushuaia, Río Grande y Río Gallegos los lunes, miércoles y jueves, además de algunas



2025 “Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

conexiones desde Comodoro Rivadavia hacia Perito Moreno, El Calafate, Río Gallegos y Ushuaia con distintas frecuencias semanales. No obstante, estas opciones no reemplazan la conectividad que garantizaba el Corredor Atlántico en su esquema original.

El Corredor Atlántico fue establecido en 2017 y discontinuado en septiembre de 2024 como parte del plan de reestructuración financiera del gobierno nacional. Su desaparición dejó a varias localidades patagónicas con menos alternativas aéreas y mayor dependencia de Buenos Aires como centro de conexiones. La nueva apuesta de LADE apunta a recuperar parcialmente esa conectividad, aunque con limitaciones evidentes. Con este esquema más reducido, la Patagonia recupera parte de su conectividad, pero a costa de dejar fuera a las ciudades de Ushuaia y Río Grande, Río Gallegos y Trelew.

Es en este sentido que solicitamos al Poder Ejecutivo Nacional para que, a través de los organismos que corresponda, arbitre los medios para que el Corredor Atlántico a la Patagonia de la empresa estatal Líneas Aéreas del Estado (LADE), vuelva al esquema de conectividad original de destinos establecido en 2017, incluyendo las ciudades de Río Grande y Ushuaia en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y las ciudades de Río Gallegos y Trelew.

Por las razones expuestas, es que solicito de mis pares la aprobación del presente Proyecto de Resolución.

Dr. Jorge Neri Araujo Hernández

Diputado de la Nación