

## PROYECTO DE RESOLUCION

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN ,

**RESUELVE:**

En los términos del artículo 100 inc. 11 de la Constitución Nacional, dirigirse al Jefe de Gabinete de Ministros para que a través del Ministerio de Transporte y en relación al Informe Provisional de Seguridad Operacional emitido por la Junta de Seguridad en el Transporte respecto del accidente aéreo ocurrido el día 5 de mayo de 2020 a las 22:45 horas, en inmediaciones del Aeropuerto Brigadier Gral. Antonio Parodi de la ciudad de Esquel, Provincia del Chubut, en el cual impactó contra el suelo una aeronave Learjet 35-A matrícula LV-BXU, que se cobró la vida de tres personas en el momento del siniestro y en razón de las deficiencias operativas resultantes reportadas en dicho documento, informe:

1º) Motivo por el cual la radio baliza NDB LO 275 Khz de la pista 23 se encontraba fuera de servicio.

2º) Motivo por el cual la baliza OM 75 Mhz de pista 23 se encontraba fuera de servicio.

3º) Motivo por el cual luego de la revisión posterior al accidente de todas las radioayudas resultó que el marcador medio o baliza MM 75 MHZ se encontraba en el aire, pero fuera de tolerancia.

4º) Si las balizas y radioayudas de apoyo a las cartas de aproximación instrumental que el Informe de la Junta de Seguridad Operacional señala como fuera de servicio o de tolerancia, se encuentran operativas en la actualidad y, si no lo estuvieran, indique y precise cuál es el cronograma establecido para su restablecimiento.

5º) Motivos por los cuales no se instalaron sensores de intensidad y dirección de viento en las cabeceras de la pista con repetidor en torre de control como lo recomendó la Junta de Investigación de Accidentes luego del despiste del Airbus A 320 de LAN ocurrido el 24 de julio de 2011.

6º) Si con posterioridad al accidente del Learjet 6 de mayo de 2020 se autorizaron aterrizajes nocturnos de vuelos privados y comerciales en el Aeropuerto de Esquel con las balizas, radio balizas e instrumental de radioayuda a las cartas de aproximación instrumental fuera

de servicio o no utilizables. En su caso, indique el detalle de tales vuelos, compañías que los llevaron a cabo y responsable de cada una de ellos que autorizó la operación.

7°) Si está previsto instalar un sistema RVR (rango visual de pista) que proporciona información sobre condiciones de visibilidad en pista durante periodos de baja visibilidad por niebla, lluvias o nevadas.

8°) Si está previsto reemplazar por un equipo más moderno al camión autobomba Mercedes Benz 1114 modelo 1978, al cual en el informe de la Junta de Seguridad del Transporte se lo califica como “con limitaciones de operación”.

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La Junta de Seguridad en el Transporte, organismo dependiente del Ministerio de Transporte, creado por ley 27.514, ha emitido el Informe Provisional de Seguridad Operacional con motivo del accidente aéreo ocurrido en el Aeropuerto Brigadier Gral. Antonio Parodi de la ciudad de Esquel, Pcia. del Chubut, que el día 5 de mayo de 2020 se cobró la vida de tres personas (el copiloto y dos enfermeros) que viajaban en el vuelo sanitario operado por una aeronave Learjet 35-A matrícula LV-BXU.

La cuarta persona a bordo, el piloto de la aeronave, sobrevivió al accidente.

El avión había partido desde el Aeropuerto Internacional de San Fernando en la Pcia. de Buenos Aires a las 20:15 hs. del día 5 de mayo con destino a Esquel, para llevar a cabo un vuelo sanitario de aviación comercial no regular.

Como puede leerse en el informe de la Junta *“Luego de 2:30 horas de vuelo, durante la maniobra de aproximación final por instrumentos a la pista 23, aproximadamente a las 1:45 horas, la aeronave impactó contra el terreno, a 70 metros del lateral izquierdo de la pista y a 800 metros pasados el umbral de la cabecera. Como consecuencia del impacto y del incendio, la aeronave resultó destruida. Ambos pilotos fueron rescatados por Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) del aeropuerto. Los dos acompañantes de la cabina de pasajeros fallecieron. El accidente ocurrió de noche y en condiciones de vuelo instrumentales”*.

Tal como se aclara en el Informe, los horarios están expresados en UTC (Tiempo Universal Coordinado), que toma como base al horario del meridiano de Greenwich, con lo cual el accidente tuvo lugar a las 22:45 hs. del día 5 de mayo de 2020.

El copiloto de la aeronave fallecería posteriormente y como consecuencia de las lesiones padecidas en el siniestro.

Sin perjuicio de lo que pueda determinarse como factores causantes del accidente, del Informe de la Junta se desprenden constataciones que dan cuenta de severas deficiencias en materia de equipamiento para dotar de la debida seguridad a las operaciones aéreas, particularmente en aterrizajes nocturnos o de visibilidad reducida por motivos meteorológicos.

Así, en las páginas 12 y 13 del reporte puede leerse que la Junta de Seguridad del Transporte expresa textualmente que *“La radio baliza NDB LO 275 Khz de la pista 23 se encontraba fuera de servicio”*; que *“La baliza OM 75 Mhz de pista 23 se encontraba fuera de servicio”* y que *“La jefatura del aeropuerto emitió una notificación aeronáutica NOTAM cuando se produjo el accidente, en esta informaba que todas las radioayudas de apoyo a las cartas de aproximación instrumental (VOR, ILS, PAPI y NDB/LI) se encontraban “no utilizables” hasta tanto se realizara una verificación de las mismas”*.

También se consigna en el Informe que *“Pasados unos días del accidente, se procedió a realizar una comprobación de las radioayudas que se deben utilizar para realizar la carta IAC Nro 1 ILS Z, del Aeropuerto Brigadier Gral. Antonio Parodi de la ciudad de Esquel. Todas las casetas que contiene a los equipos de tierra fueron precintadas por el jefe de aeropuerto con posterioridad al accidente. Los resultados fueron satisfactorios en casi todos los equipos, salvo en el marcador medio o baliza MM 75 MHZ en la que se comprobó que su identificador se encontraba en el aire, pero fuera de tolerancia”*.

El siniestro en cuestión viene precedido de otro incidente acontecido cuando por causa de la erupción del volcán Puyehue en la República de Chile, el Aeropuerto de Esquel operó como alternativo al de San Carlos de Bariloche. En aquella ocasión la mencionada estación aérea pasó de recibir cuatro vuelos semanales a ocho diarios.

En ese marco, el día 24 de julio de 2011 un Airbus 320 de LAN con 155 pasajeros y 6 tripulantes a bordo se despistó al seguir de largo 60 metros más allá de una de las cabeceras de pista.

Una de las causas del incidente que afortunadamente no provocó víctimas fue el reporte de viento calmo emitido en función del reporte del sensor que está instalado sobre la torre de control, mientras que por registradores de la aeronave el viento en cabecera en uso era de 18 nudos de cola (aproximadamente 30 km/h). Transcurridos más de diez años del incidente esos registradores de viento en cabeceras nunca se instalaron.

Pese a los antecedentes reseñados, no se ha cumplido en equipar al aeropuerto con el instrumental adecuado ni se ha reparado el que se encuentra fuera de servicio.

Además, luego del accidente del 5 de mayo de 2020 se han llevado a cabo operaciones de vuelos nocturnos comerciales regulares por parte de Aerolíneas Argentinas en estas condiciones, con el consiguiente riesgo para la tripulación y los pasajeros.

Asimismo, el Informe destaca que en la intervención de emergencia activada por el accidente, intervino el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeropuerto (SSEI) compuesto de un camión Oshkosh Striker 2013, un camión Mercedes Benz 1114 modelo 78; una Renault Traffic modelo 95 y un equipo extintor (Carro)

espumígeno Aerocraft 500 litros. En el reporte se expresa que “*El camión Mercedes Benz 1114, se*

*encontraba con limitaciones de operación*”, seguramente por tener más de cuarenta años de antigüedad.

Por las razones expuestas y, especialmente, a la luz de las conclusiones de la Junta de Seguridad en el Transporte que se desprenden del reciente Informe Provisional de Seguridad Operacional emitido con motivo del accidente aéreo del 5 de mayo del año pasado y con fundamento en lo que establece el artículo 100 inc. 11 de la Constitución Nacional, resulta trascendental que el Jefe de Gabinete y las autoridades del Ministerio de Transporte, de ANAC y de EANA, brinden las respuestas sobre el estado de seguridad operacional del Aeropuerto de Esquel, en particular para los aterrizajes nocturnos y precisen acciones y fechas concretas para llevar a cabo las instalaciones del instrumental que de acuerdo al reporte no se encuentra instalado o está fuera de servicio.