



“2022-Las Malvinas son argentinas”

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional, y a través de los Ministerios de Transporte, Seguridad y entidades ligadas a la regulación y administración de todo lo relacionado a la actividad de la aeronavegación, informe a esta Cámara los siguientes puntos:

1. Indique tasas y estadísticas relacionadas a accidentes aéreos en el período 2015-2022, motivos y ubicación geográfica de los mismos y acciones que se hayan tomado para su prevención.
2. Ante la restricción de insumos importados por parte del BCRA, indique SIMI retenidas y relacionadas con la importación de repuestos aeronáuticos, cubiertas aeronáuticas, componentes para reparación de motores, filtros de aceite, bujías, etc.; y todo aquel material que afecte el normal funcionamiento de la aeronavegación general, comercial, militar, público y privado.
3. Indique cantidad de aeronaves inscriptas en el Registro Nacional, estado y funcionamiento de las mismas.
4. Se solicita cantidad de aeródromos y aeroclubes registrados, estado dominial de los mismos, responsabilidad civil, subsidios otorgados para su sostenimiento en el período 2015-2022.
5. Cantidad de escuelas de pilotos registradas, instructores reconocidos, así como cantidad de pilotos en instrucción. Ubicación geográfica.



“2022-Las Malvinas son argentinas”

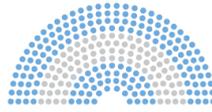
6. Cantidad de pilotos habilitados en la actualidad, y estadísticas de la misma en el periodo 2015-2022.
7. Se solicita que indique si los aeroclubes están funcionando en red en caso de emergencia sanitaria y medio ambiental, y bajo qué regulación.
8. Indique cantidad de empresas de helicópteros registradas, ubicación geográfica, cantidad de pilotos registrados.
9. Indique cantidad de helipuertos o espacios abiertos destinados. Ubicación geográfica.
10. En relación al punto 9. indique cantidad de escuelas de pilotos registradas, instructores reconocidos, así como cantidad de pilotos en instrucción. Ubicación geográfica.
11. Indique el parque y ubicación geográfica de aeronaves adaptadas y destinadas para la mitigación del fuego.
12. En base a la última auditoría de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), indique conclusiones de la misma, su evaluación en cuanto a funcionamiento, administración y seguridad de los aeropuertos.
13. En el caso de que el informe de la OACI sea crítico qué acciones se tomarán para su atención.
14. Estado de las concesiones de los aeropuertos, fecha de caducidad de los mismos y qué acciones administrativas se han tomado en función de ello.
15. Curriculum vitae de los directores o responsables máximos de todos los organismos intervinientes en la aeronavegación tales como ANAC, EANA, JST y ORSNA.

Firmante: Gerardo Milman

Cofirmantes:

Karina Bachey

Virginia Cornejo



DIPUTADOS ARGENTINA

“2022-Las Malvinas son argentinas”

FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

Como lo demuestran varios estudios, América Latina y especialmente Argentina siguen enfrentando una gran variedad de desafíos que se reflejan en el modesto desempeño logístico de la región frente a un mundo cada vez más exigente en términos de transporte de carga y de pasajeros. Se observa, en particular, la persistente escasez de infraestructura de transporte, el desaprovechamiento de las ventajas competitivas de las distintas opciones modales, el uso insuficiente de la tecnología y de la innovación, así como un aumento de las externalidades negativas y la falta de seguridad y de la facilitación de procesos.

Una política de transporte aéreo tiene que abordar, junto con las normativas propias, aspectos vinculados a la seguridad, acceso, propiedad y control de los transportistas aéreos, protección del consumidor, competencia leal, salvaguardias, impuestos y otros gravámenes sobre los servicios aéreos, aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, transporte multimodal, nuevas tecnologías, etc.

Como sabemos la Ley 19.030 – de Política Aerocomercial Argentina - fue sancionada en 1971 (hace ya más de 50 años) y ha quedado, en la actualidad y en su casi totalidad, fuera de contexto para regular una de las actividades con mayor desarrollo y crecimiento tecnológico, comercial, operacional, en las aeronaves, comunicaciones y en general en todas y cada una de las áreas que conforman la aviación comercial, tanto en el orden nacional como internacional.

La gran mayoría de las Autoridades Aeronáuticas del mundo, líneas aéreas, controladores de tránsito aéreo, administradores de aeropuertos, etc, han avanzado hacia mecanismos y propuestas regulatorias orientadas hacia una mayor flexibilidad.

Sin embargo, y en el caso argentino, la política ha sido oscilante, razón por la cual, la mayoría de los expertos han coincidido en la necesidad de sancionar una nueva Ley de Política Aérea como, así también, actualizar el C.A.- Código Aeronáutico (sancionado en 1967), a los fines de adaptar dichas regulaciones y normas de fondo a la problemática aerocomercial moderna.

Todo el Sistema ha quedado sometido a regulaciones o actualizaciones, muchas veces contradictorias; estableciendo un mosaico de Decretos y Resoluciones aeronáuticas que, en definitiva, han complicado el desarrollo sostenido de la aviación comercial nacional.

La proliferación de áreas que se autoadjudican ser quienes regulan el espacio aéreo en todas sus esferas, hacen que sea necesario contar con la información necesaria para establecer una composición de lugar y a partir de allí legislar en consecuencia. De ahí la confección del presente proyecto.



“2022-Las Malvinas son argentinas”

La dispersión de responsabilidades en varios organismos provoca la falta de determinación de una política coherente en la materia. A saber:

La ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) coordina las funciones y facultades referidas a la Aviación General.

- Realizar las acciones necesarias competentes a la Autoridad Aeronáutica derivadas del Código Aeronáutico, las Regulaciones Aeronáuticas, Convenios y Acuerdos Internacionales, Reglamento del Aire y demás normativas y disposiciones vigentes, tanto nacionales como internacionales.
- Ejercer la fiscalización y control de los aeródromos públicos y privados del territorio nacional, los servicios de navegación aérea, las habilitaciones y licencias conferidas, la aeronavegabilidad, las operaciones efectuadas a las aeronaves, el trabajo y transporte aéreo, la explotación de servicios aeronáuticos, el tránsito aéreo y las comunicaciones, la capacitación, formación y entrenamiento del personal de servicios aeronáuticos, los aeroclubes e instituciones aerodeportivas que resulten materia de su competencia, las actividades generales de la Aviación Civil el cumplimiento tanto de la normativa vigente, como de los acuerdos y convenios nacionales e internacionales suscriptos y que se suscriban en el futuro por la REPUBLICA ARGENTINA.
- Intervenir en la elaboración de proyectos normativos vinculados a la materia de su competencia, propiciando su revisión y actualización periódica de los reglamentos y procedimientos.
- Desarrollar un sistema institucional que promueva políticas y planes estratégicos, que regulen el desarrollo y/o el fomento del transporte de la aeronavegación civil, comercial y general. 5. Elaborar y aprobar la planificación a corto, mediano y largo plazo de la Aviación Civil en materia de servicios aeroportuarios y de seguridad aérea, de servicios de seguridad y fomento a la aviación, de regulación aeronáutica, de controles, certificaciones y fiscalizaciones que establezca la normativa vigente, así como también las actividades de gestión interna.
- Estimular la aeronavegación, dentro de un marco compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad y de protección del medio ambiente, de los usuarios y consumidores de los servicios aeronáuticos, adoptando las medidas de control necesarias para optimizar la seguridad de los vuelos y aplicando las sanciones correspondientes.
- Disponer la habilitación, fiscalización y registro de licencias y certificaciones del personal de servicios aeronáuticos, de material aeronáutico, de aeronaves, aeroclubes e instituciones aerodeportivas, operaciones de aeronaves, de aeródromos e infraestructura aeronáutica.

La Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA S.E.), es una sociedad del estado bajo la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación (Ley 27.161). Surge como necesidad de completar el traspaso de los SNA de la Argentina al ámbito civil. Es la prestadora del servicio público esencial de navegación aérea (PSNA) en la República Argentina y sus aguas jurisdiccionales. Opera en 54 aeródromos y aeropuertos y en 5 centros regionales de control de área (ACC).

Es la autoridad que implementa, como política pública, la planificación, dirección, coordinación y administración del tránsito aéreo, de los servicios de telecomunicaciones



“2022-Las Malvinas son argentinas”

e información aeronáutica, de las instalaciones, infraestructuras y redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea.

Gestiona:

a) Servicio de Tránsito Aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo y control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).

b) Servicio de Control de Tránsito Aéreo: Servicio suministrado con el fin de prevenir colisiones entre aeronaves; y en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos, y acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

c) Servicio de Control de Área: Servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control.

d) Servicio de Control de Aproximación: Servicio de control del tránsito aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados.

e) Servicio de Control de Aeródromo: Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo.

f) Servicio de Información de Vuelo: Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de vuelos.

g) Servicio de Alerta: Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

h) Servicio de Asesoramiento de Tránsito Aéreo: Servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelos IFR.

i) Servicio de Información Aeronáutica (AIS): Servicio establecido dentro del área de cobertura definida encargada de proporcionar la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

j) ARO: Oficina, de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

k) Servicio de Comunicaciones Aeronáuticas (COM): Servicio de telecomunicaciones que se da para cualquier fin aeronáutico.

l) Sistema de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS): Comunicaciones: Servicio encargado de difundir toda la información aeronáutica, meteorológica y de seguridad aérea entre las estaciones terrestres. Navegación: aquellas dependencias/instalaciones y servicios que proporcionan a las aeronaves



“2022-Las Malvinas son argentinas”

posicionamiento e Información temporal. Vigilancia: aquellas dependencias/instalaciones y servicios usados para determinar las respectivas posiciones de las aeronaves con el fin de permitir una separación segura.

m) Gestión del Tránsito Aéreo (ATM): Administración dinámica e integrada —segura, económica y eficiente— del tránsito aéreo y del espacio aéreo, que incluye los servicios de tránsito aéreo, la gestión del espacio aéreo y la gestión de influencia del tránsito aéreo, mediante el suministro de instalaciones y servicios sin discontinuidades en colaboración con todos los interesados y funciones de a bordo y basadas en tierra.

n) Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM): Servicio establecido con el objeto de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo, asegurando que sea utilizado al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito sea compatible con las capacidades declaradas por la autoridad ATS competente.

o) Gestión del Espacio Aéreo (ASM): Proceso por el cual se seleccionan y aplican las opciones de organización y otras alternativas en cuanto a la provisión de servicios para satisfacer de modo óptimo las necesidades de los usuarios del espacio aéreo.

p) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional: Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.

q) Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR): Desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación, búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica en una situación de peligro, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluyendo las aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones.

r) Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea (MET): Especialidad de la meteorología que se ocupa del estudio de ésta en relación con la aviación o en general con la aeronáutica.

s) Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea: Aquellos que sin formar parte de los Servicios de Navegación Aérea (ANS) resultan necesarios para garantizar la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas, tales como Servicio de Sanidad Aeronáutica; Servicio de Extinción de Incendios, Infraestructura Aeronáutica, y cualquier otro que sirva exclusivamente a tales fines.

Por otro lado está la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), que en el ámbito aeronáutico investiga todos los sucesos de aviación civil, ya sean accidentes o incidentes, que ocurran en el territorio de la República Argentina, su espacio aéreo y sus aguas jurisdiccionales y que cause muerte o lesiones graves, daños estructurales a las aeronaves o desaparición o total inaccesibilidad a las mismas. Una vez concluido el proceso de investigación y análisis del suceso, la JST realiza el control de las medidas de seguridad operacional implementadas.



“2022-Las Malvinas son argentinas”

Y por último se encuentra el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) quienes son los encargados de regular, controlar y fiscalizar todos aquellos servicios que se prestan a los pasajeros y usuarios en los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA).

Desde el edificio de la Terminal a la Pista de aterrizaje, pasando por el estacionamiento y los locales comerciales, la calidad de la infraestructura aeroportuaria y las inversiones que se requieren para su ajuste a la demanda son supervisadas y reguladas por el mismo. Dentro de sus funciones está:

- Fiscalizar y ejecutar infraestructura aeroportuaria.
- Regular los servicios y las actividades comerciales e industriales.
- Supervisar y regular a los concesionarios y administradores aeroportuarios.
- Velar por una operación aeroportuaria segura y eficiente.
- Promover la integración de diferentes áreas y territorios nacionales.

Este Proyecto de Resolución desea manifestar un alerta sobre diferentes aspectos de la política aerocomercial argentina. Ya tuvimos recientemente el episodio del Avión operado por Emtrasur venezolana y de propiedad iraní, donde quedó demostrado la inutilidad de los funcionarios a cargo del sistema de control aeronáutico y la falta de claridad en los procedimientos de control.

Otro alerta, esta vez externo, proviene de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que es una agencia de la ONU creada en 1944 por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional para estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial. La OACI supervisa:

1. Legislación principal de aviación
2. Regulaciones específicas de operación
3. Sistema estatal de aviación civil y funciones de supervisión de seguridad
4. Calificación y entrenamiento del personal técnico
5. Herramientas técnicas y provisión de información crítica de seguridad
6. Licencias, certificaciones, autorizaciones y obligaciones de aprobación
7. Obligaciones de supervisión
8. Resolución de preocupaciones de seguridad

En base al incumplimiento de varios de estos puntos la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) degradó a México a Categoría 2, por no cumplir cabalmente con la reglamentación internacional de seguridad establecida por la OACI en el año 2021. Entre lo más destacado que advirtió la FAA fue la falta de al menos 100 inspectores para poder llevar a cabo las tareas de supervisión a aerolíneas, talleres de mantenimiento, servicios de tierra y otras organizaciones. Y los inspectores deben ser



“2022-Las Malvinas son argentinas”

profesionales especializados y requieren capacitación constante y herramientas para desarrollar su trabajo.

Recientemente la OACI realizó una auditoría a Argentina, la misma tiene carácter presencial evalúa la gestión de 8 elementos críticos en áreas de auditoría (Legal, Organizacional, Licencias, Operaciones, Aeronavegabilidad) competencia de ANAC, (Accidentología) competencia de la JST– Junta de Seguridad del Transporte-. Navegación Aérea competencia de Eana –Empresa Argentina de Navegación Aérea- y aeropuertos, competencia de Orsna –Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos- y prestadores de servicios– según los protocolos vigentes.

Uno de los puntos críticos con los que la OACI se encontró es el de la gestión de la seguridad operacional en pandemia en donde hubo falencias estructurales que persisten y afectan principalmente a la aviación general en el otorgamiento de licencias, fiscalización, control de la actividad ilegal vinculada a escuelas de vuelo, habilitaciones, certificaciones de talleres y accidentes e incidentes que han sido muchos en función de la poca actividad de vuelo durante los años de restricciones por covid-19. Básicamente faltó gestión de riesgo.

Otro tema de importancia es que la auditoría cuestiona a la Eana, por no tener un manual de procedimiento desde su creación, herramienta que la ANAC debió y debe exigirle como autoridad fiscalizadora y de control.

Si la auditoría que la OACI llevó adelante, arroja resultados técnicos negativos las consecuencias serán las siguientes: en lo financiero por ejemplo habrá un incremento de los seguros, en lo técnico podría derivar en la baja de categoría técnica del país, lo cual implicaría no poder operar con aeronaves de matrícula argentina en determinados países por parte de empresas argentinos (por convenios de reciprocidad). Por ejemplo, Aerolíneas Argentinas, JetSmart o Flybondi podrían tener sanciones y no operar en ciertas jurisdicciones.

Vale recordar que Argentina tiene un antecedente con baja de categoría acontecido hace 20 años cuando a mediados del año 2002 luego de los accidentes fatales de Austral en Fry Bentos -1998- y el de LAPA en el Aeroparque -1999- se perdió la categoría uno (1). Aquella situación derivó en sanciones operativas contra Aerolíneas Argentinas y otras empresas del país con matrícula LV por parte de la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos de América tal como sucedió con el caso de México, descripto anteriormente.

La preocupación se basa en la desorganización de la gestión por parte de la autoridad aeronáutica y la ausencia de profesionalismo entre los profesionales que hoy la conforman –por la ANAC-. La información señala que existen áreas en las cuales la pre-conformidad OACI–a diciembre 2021- escandalosamente sólo alcanzaba el 17%.

Los resultados *prima facie* de dicha auditoría que fueron dados a conocer recientemente no son alentadores.

La JST que es el organismo de investigación de accidentes de aviación civil descentralizado que contribuye con sus investigaciones y posteriores recomendaciones



“2022-Las Malvinas son argentinas”

a la mejora de la seguridad operacional del sistema aeronáutico, presidido por Julián Obaid, obtuvo una calificación del 86,4 %. La ex JIAAC (su antecesor) tenía 97,75%.

Mientras que la ANAC, ente regulador y fiscalizador del sistema aeronáutico con Paola Tamburelli al frente alcanzó una calificación del 61%, valor que está por debajo del promedio mundial siendo que el resultado de la última auditoría realizada durante el año 2013 fue de 86,57%.

En Aeródromos, área relativa al cumplimiento de los estándares internacionales establecidos por OACI en relación a los aeropuertos y aeródromos, fue de un 71%, siendo que esta área tenía 83,69%.

En Licencias al personal, área relativa al cumplimiento de los estándares internacionales establecidos por OACI en relación a las certificaciones y habilitaciones del personal aeronáutico, se alcanzó un 71%, siendo que antes tenía 91,78%.

En Aeronavegabilidad, área relativa el cumplimiento de los estándares internacionales establecidos por OACI en relación las certificaciones y habilitaciones y mantenimiento de las aeronaves, fue de un 54%, siendo que antes tenía un 93,1%.

En Navegación Aérea, cuyo proveedor de servicios es EANA (Empresa Argentina de Navegación Aérea) área relativa el cumplimiento de los estándares internacionales establecidos por OACI en la navegación aérea en el espacio Argentino se alcanzó un 42%, siendo que antes tenía 71,08% a 93,1%.

En Operaciones, área relativa al cumplimiento de los estándares internacionales en relación al control, fiscalización y seguimiento de las operaciones de las aeronaves, se llegó a un 38%, siendo que antes tenía 90,24%.

En base a estos guarismos la OACI emitió una llamada/alerta en seguridad sobre el sistema argentino, ya que la autoridad aeronáutica con el 61% de cumplimiento no alcanza el promedio mundial en una versión preliminar, los definitivos estarán en unas semanas. La baja de Categoría bajo estas circunstancias está a la vuelta de la esquina.

Otro tema que atañe a la seguridad de aeronavegación es la posibilidad de tener un mantenimiento fiel de las aeronaves que surcan los cielos del país, ya que la adquisición de repuestos importados con la restricción de divisas por parte de la Afip, la Aduana y el BCRA a través de las SIMI preocupan a la aviación toda. La aviación civil está en alerta porque las importaciones para sostener las operaciones están cada día más trabadas. No es lógico que esto suceda, pero sí se entiende en el contexto de lo que está viviendo el sector productivo de la Argentina.

¿Cómo se garantiza que un avión que se ha estado utilizando con frecuencia desde hace décadas se conserva en buen estado y que no es peligroso abordarlo?

La clave, según los especialistas en el tema aeronáutico, se encuentra en el mantenimiento adecuado que se le dé al aparato.



“2022-Las Malvinas son argentinas”

La frecuencia, meticulosidad y cuidado son fundamentales.

Los componentes de la aeronave reciben mantenimiento durante cierto tiempo y, posteriormente, suelen ser reemplazados.

El aspecto fundamental que en la mayoría de los casos determina por cuánto tiempo se mantiene operativo un avión es el económico.

La frecuencia de sesiones de mantenimiento requeridas por el aparato, la facilidad para conseguir piezas de repuesto, el costo y la cantidad de combustible que necesita la aeronave son algunos de los elementos que se toman en consideración para definir cuánto tiempo estará el mismo en el aire.

Y suele ocurrir que, a medida que transcurren los años, el mantenimiento del aparato se vuelve más costoso.

Para mayor despropósito y a contramano de las medidas que regulan al sector privado, el Gobierno se autoeximió del pagar derechos de exportación para los aviones que componen la flota presidencial o repuestos que podrían estar en sus talleres. El motivo expresado es que se necesitan repuestos que solo se producen en el exterior, requieren exportar temporariamente las unidades para su arreglo y mejora o bien hacer un “exchange” (dar un avión en desuso al proveedor en el extranjero a cambio de uno nuevo), lo que generaría una exportación definitiva. Sin embargo, en la práctica, no es necesario eximir a un avión de ninguna norma ya que constantemente los aviones salen de la Argentina a realizar diferentes reparaciones o mantenimientos.

La particularidad es que esas prerrogativas no rigen para el sector aeronáutico privado.

La decisión fue oficializada en su momento a través de un decreto (162/2022) con la firma de Alberto Fernández, Martín Guzmán, ministro de Economía y Juan Manzur, jefe de Gabinete, en el Boletín Oficial.

“La Subsecretaría de Planificación General de la Secretaría General de la Presidencia solicita la exención del pago de los tributos que gravan la exportación para consumo de mercadería relacionada con las reparaciones de las aeronaves de la flota de la Presidencia de la Nación”, detalla la medida oficial.

Para justificar la medida, el Gobierno alude a una ley del 5 de julio de 1971, durante el gobierno de facto de Roberto Marcelo Levingston. Brinda un régimen de exenciones impositivas para la importación de bienes que se destinen a obras y servicios contratados o que se contraten con afectación a los “servicios afectados a la seguridad y medios de transporte del Excelentísimo señor Presidente de la Nación en el ámbito de la Casa Militar de la Presidencia de la Nación”.

En relación con este artículo, el Gobierno asegura que se habilita “para importar libre del pago de tasas y tributos todos los elementos necesarios para mantener operativa la flota aérea de la Presidencia de la Nación”.



“2022-Las Malvinas son argentinas”

La justificación es que las tareas de reparación dependen “casi en su totalidad” de la adquisición de elementos a proveedores internacionales, ya que las aeronaves han sido fabricadas por empresas extranjeras. “Además de ciertas importaciones, se deben realizar operaciones de exportación -generalmente hacia los Estados Unidos de América y a distintos países de Europa”, dice el texto.

Las exportaciones a distintos países se realizarán bajo dos modalidades. Por un lado, los aviones serán llevados al exterior para la reparación de piezas y partes de helicópteros y aviones fuera del país “debido a que los talleres nacionales no pueden tratar el material”. Por este motivo, se debe efectuar lo que se denomina una “exportación temporal”, para que el servicio técnico extranjero inspeccione y trabaje sobre la unidad.

La segunda modalidad es el sistema que se conoce como “exchange”. Tanto como resultado de la reparación como para iniciar un trámite de adquisición de una pieza, el proveedor del exterior puede ofrecer el “intercambio” de la unidad que la Presidencia posee como “no operativa” por otra en condiciones para ser utilizada, lo que provoca que se generen exportaciones definitivas al exterior. Es decir que el Gobierno no descarta adquirir mediante intercambio nuevos aviones para el uso de la Presidencia.

El decreto que habilita la exención de impuestos, hace alusión a los intercambios que se darán en el marco de este acuerdo.

La flota presidencial está compuesta por cinco aviones y tres helicópteros. Se trata del Tango 04, un Boeing 737-500, el Tango 10, un Lear Jet de la Fuerza Aérea, el Tango 01, un Boeing 757, el Tango 02 y 03, dos Fokker F-22, el Helicóptero 01, un Sikorsky S70A Blackhawk y los 02 y 03, dos Sikorsky S76B. La mayoría no se encuentra en funcionamiento.

Desde la Secretaría General explicaron a *LaNación.com* que se trata de una práctica habitual, aunque antes de hoy no estaba habilitada por ley. “Antes había un código implícito que era una exención no regulada. La gestión anterior lo hacía sin que haya una ley que lo avale. Cuando asumió la directora de Aduana, nos pidieron que lo regularicemos. *‘Tienen que hacer una norma. Sacamos esta norma para tener un mecanismo más ágil’*”, manifestaron desde la secretaría.

Lo que no se comprende es cómo un Estado que debe velar por la seguridad de todos los usuarios de servicios de aeronavegación (comerciales, públicos, privados, aerodeporte, etc) no facilite la adquisición de los insumos necesarios tales como:

- 1.- Repuestos aeronáuticos, cubiertas aeronáuticas, componentes para reparación de motores.
2. Insumos como filtros de aceite, bujías, etc.
3. Suscripciones a manuales de los fabricantes tanto operativos como de mantenimiento, colocando en serio riesgo la continuidad de la actividad y comprometiendo seriamente la seguridad operacional en la aviación general y el



“2022-Las Malvinas son argentinas”

aerodeporte, es decir, los impedimentos cambiarios y aduaneros se encuentran colocando en serio riesgo a toda la actividad y la seguridad de las operaciones.

¿Los organismos que tienen bajo su responsabilidad los chequeos técnicos de las aeronaves se harán solidariamente responsables con las aerolíneas comerciales (especialmente las de cabotaje) y aeronaves privadas en caso de ocurrir algún accidente por falta de mantenimiento.?

Hay que imaginarse el deterioro que padecen también los ciento de aeroclubes nucleados en la Federación Argentina de Aeroclubes (FADA), asociaciones deportivas dedicadas a la práctica y promoción de las actividades aeronáuticas, siendo la matriz de toda la actividad aeronáutica desde su inicio en la República Argentina. Según la ANAC *“Son instituciones civiles sin fines de lucro indispensables para el desarrollo de la actividad toda vez que son formadoras de pilotos y personal aeronáutico de distinta naturaleza y en muchos casos pistas alternativas para el descenso de aeronaves en caso de emergencias. Asimismo, cumplen un rol social indispensable para el desarrollo de los pueblos y ciudades, constituyéndose muchas veces en la base de operaciones de los sistemas de lucha contra incendios, traslados sanitarios, aviación ejecutiva, búsqueda y salvamento y otros servicios indispensables para la comunidad en su conjunto”*.

Sin los aeroclubes más de 200 aeródromos desaparecerían produciendo tal deterioro en la conformación de la red aeronáutica, que tornaría casi nula la actuación de las empresas de trabajo aéreo, la aviación general. La cuna de la aviación ha sido el aeroclub. Se ponen en riesgo tanto el fomento de la aviación en general como actividades específicas tales como la instrucción y capacitación de pilotos.

Como se podrá observar hay innumerables aspectos relacionados con la aeronavegación en nuestro país que deben ser considerados, y sobre los cuales aún es necesario actualizar legislativamente.

Para encontrar las respuestas necesarias, es que les solicito a mis pares que acompañen el presente proyecto de resolución.

Firmante: Gerardo Milman

Cofirmantes:

Karina Bachey

Virginia Cornejo